TP 13198F

Les transports au Canada 2006

Rapport annuel

Transports Canada
Transport Canada

Canada

TP 13198F

Les transports au Canada 2006

Rapport annuel

Transports Canada Transport Canada

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2006

Cat. No. T1-10/2006F
ISBN 978-0-662-09217-9

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2006 »

2007-04059/

Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

Ottawa, Canada K1A 0N5

APR 23 2007

Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le onzième Rapport annuel sur la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*.

L'année 2006 a connu sa part de défis. Les pressions sur le système de transport au Canada sont venues du prix de l'énergie et de l'impact soutenu des économies à croissance rapide telles que la Chine sur l'activité économique au pays ainsi que sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada.

Le rapport présente une analyse de l'information disponible la plus récente et examine le rôle du système de transport canadien au niveau de la production, de la distribution et de la consommation de biens et services. Il permet de comprendre l'évolution des besoins de transport et les ajustements du système de transport face aux besoins changeants et aux conditions du marché.

Comme dans les rapports précédents, le onzième rapport sur la situation des transports au Canada fournit de l'information utile au développement des politiques, à la planification et à la gestion des programmes.

Veuillez agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.

Lawrence Cannon

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député

TABLE DES MATIÈRES

		Page
	Points saillants du rapport	i
1.	**Introduction**	1
2.	**Les transports et l'économie**	
	Résultats de l'économie canadienne	3
	Commerce international et flux des échanges commerciaux	3
	Secteurs d'importance pour les transports	6
	Productivité et évolution des prix dans le secteur des transports	8
	Importance des transports pour l'économie canadienne	12
		12
3.	**Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements**	15
	Dépenses publiques consacrées aux transports	15
	Total des recettes de transport par ordre de gouvernement	18
	Aperçu des dépenses et des recettes par mode	19
4.	**La sécurité et la sûreté des transports**	21
	Sécurité des transports	23
	Sûreté des transports	34
5.	**Les transports et l'environnement**	39
6.	**Transport ferroviaire**	49
	Principaux événements en 2006	49
	Infrastructures	49
	Structure de l'industrie	50
	Emploi	51
	Énergie	51
	Transport des marchandises	52
	Trafic voyageurs	55
	Prix, productivité et résultats financiers	56
7.	**Transport routier**	57
	Principaux événements en 2006	57
	Autres enjeux d'importance	58
	Infrastructures	58
	Structure de l'industrie	59
	Transport des passagers	65
	Transport des marchandises	67
	Transport des marchandises par camion	69
	Prix, productivité et résultats financiers	71

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Page

8. Transport maritime 73
Principaux événements en 2006 73
Infrastructures 75
Pilotage maritime 78
Structure de l'industrie 82
Transport des passagers 84
Transport des marchandises 85

9. Transport aérien 89
Principaux événements en 2006 89
Infrastructures 91
Structure de l'industrie 93
Prix, productivité et résultats financiers 95
Transport du fret 95
Transport des passagers 96

LISTE DES TABLEAUX

Titre *Page*

2. Les transports et l'économie

2-1 : Indicateurs économiques, 2006 3
2-2 : Croissance économique des provinces, 2005-2006 6
2-3 : Voyages internationaux, 2006 9
2-4 : Prix du carburant pour les transports routier, ferroviaire et aérien, 2003 – 2006 11
2-5 : Impact financier des hausses des prix du carburant sur certains secteurs des transports, 2005 – 2006 11
2-6 : Transport commercial en proportion du PIB, 2006 13
2-7 : Demande de transport en proportion du PIB, 2006 13
2-8 : Transports commerciaux en pourcentage du PIB provinces et territoires, 2005 14
2-9 : Dépenses personnelles consacrées aux transports – provinces et territoires, 2005 14

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

3-1 : Dépenses brutes et nettes consacrées aux transports par les gouvernements, 2002-2003 à 2006-2007 15
3-2 : Dépenses fédérales d'exploitation, d'entretien et d'investissement, 2002-2003 à 2006-2007 16
3-3 : Subventions et contributions directes du gouvernement fédéral par mode, 2002-2003 à 2006-2007 17
3-4 : Recettes publiques provenant des usagers des transports, 2002-2003 à 2006-2007 19
3-5 : Dépenses et recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement, 2002-2003 à 2006-2007 19

4. La sécurité et la sûreté des transports

4-1 : Sommaire des statistiques sur la sécurité des transports par mode 23
4-2 : Perceptions du public à l'égard de la sûreté de l'aviation 34

6. Transport ferroviaire

6-1 : Chemins de fer au Canada, 2006 49
6-2 : Rationalisation du réseau ferroviaire au Canada 50
6-3 : Recettes du secteur ferroviaire, 2004 et 2005 50
6-4 : Emploi dans l'industrie ferroviaire, 2004 et 2005 51
6-5 : Production du secteur ferroviaire, en millions de tonnes-kilomètres payantes, 2004 et 2005 51
6-6 : Consommation de carburant des compagnies de chemin de fer, 2004 et 2005 51

7. Transport routier

7-1 : Longueur du réseau routier public du Canada 59
7-2 : Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon les secteurs d'activités, 2000 – 2005 61
7-3 : Répartition de l'ensemble des recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille des transporteurs, 2000 – 2005 62
7-4 : Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 1995 – 2005 64
7-5 : Statistiques sur le parc de véhicules légers, 2005 65
7-6 : Statistiques sur les véhicules légers par province/territoire, 2005 66
7-7 : Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine du déplacement, 2005 66
7-8 : Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2005 67
7-9 : Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2005 67
7-10 : Statistiques sur les poids lourds, selon la configuration, 10 provinces, 2005 68
7-11 : Véhicules-kilomètres parcourus selon la configuration, 10 provinces, 2005 68
7-12 : Utilisation des poids lourds, 2005 68
7-13 : Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation, 10 provinces, 2005 69
7-14 : Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2004 70
7-15 : Indicateurs des commissions de transport en commun dans certaines provinces, 2005 72

8. Transport maritime

8-1 : Classification des ports au 31 décembre 2006 76
8-2 : Ports de pêche du PPPB selon le type de gestion et la région, au 31 décembre 2006 78
8-3 : Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2006 79
8-4 : Acquéreurs des ports de plaisance cédés du PPPB, au 31 décembre 2006 79
8-5 : Ports de plaisance du PPPB selon le type de gestion, au 31 décembre 2006 79
8-6 : Résultats financiers des administrations de pilotage, 2006 79
8-7 : Missions totales des administrations de pilotage et missions par pilote, 2006 79
8-8 : Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne, 2003-2004 à 2006-2007 80
8-9 : Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne, 2006-2007 81

	Titre	Page
8-10 :	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2005 et 2006	81
8-11 :	Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2005 et 2006	81
8-12 :	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2003-2004 à 2005-2006	82
8-13 :	Flotte de navires immatriculés au Canada selon le type, 1986, 1996 et 2006	82
8-14 :	Conférences maritimes qui ont desservi le Canada en 2006	84
8-15 :	Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 2005 et 2006	85
8-16 :	Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 2003 – 2005	86
8-17 :	Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2004-2005	86
8-18 :	Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 2003 – 2004	87
8-19 :	Trafic de ligne par région 2004	87
8-20 :	Total des importations et exportations maritimes par pays (2005 contre 2004)	88
8-21 :	Valeur de la part du commerce maritime dans le commerce international canadien, 2005	88
9.	**Transport aérien**	
9-1 :	Trafic des passagers aériens, 2001-2006	96

LISTE DES FIGURES

	Titre	Page
2.	**Les transports et l'économie**	
2-1 :	PIB réel par grand secteur, 2001 – 2006	4
2-2 :	PIB réel – Canada et autres régions, 2002 – 2006	4
2-3 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1988 – 2006	6
2-4 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et d'autres pays, 1988 – 2006	7
2-5 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et la Chine (République populaire), 1990 – 2006	8
2-6 :	Total des exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2006	8
2-7 :	Prix du brut à New York et à Edmonton, 2004 – 2006	10
2-8 :	Prix au détail des carburants par rapport aux prix du brut intérieur, 2004 – 2006	10
3.	**Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements**	
3-1 :	Dépenses et recettes publiques dans le secteur des transports, 1996-1997 à 2005-2006	16
4.	**La sécurité et la sûreté des transports**	
4-1 :	Niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des voyages en avion, en train, en bateau et par la route	22
4-2 :	Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien	24
4-3 :	Accidents survenus à des passages à niveau et dus à des intrusions, 1996 – 2006	25
4-4 :	Accidents à déclaration obligatoire impliquant le TMD par mode et dans les installations de transport, 2001 – 2006	32
4-5 :	Préoccupations suscitées par la sûreté des voyages en avion	34
5.	**Les transports et l'environnement**	
5-1 :	Émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports, 1990 – 2005	40
5-2 :	Émissions totales de GES par secteur, 1990 et 2004	40
5-3 :	Dynamique des émissions de GES des transports routiers et niveau d'activités, 1990 – 2004	41
5-4 :	Émissions de GES du secteur des transports non routiers, 1990 – 2004	41
5-5 :	Intensité de GES des secteurs de consommation d'énergie, 2004	41
7.	**Transport routier**	
7-1 :	Ventes de camions de classe 8 au Canada, 1990 – 2006	62
7-2 :	Recettes totales selon la provenance, secteur des transports en commun, 2005	64
7-3 :	Dynamique à long terme des transports en commun, 1985 – 2005	65
8.	**Transport maritime**	
8-1 :	Parts du trafic selon les groupes de ports, 2005	77

LISTE DES TABLEAUX DE L'ADDENDA

Les tableaux de l'addendum sont disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca.

Titre *Page*

2. Les transports et l'économie

A2-1 : Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1996 – 2006 ..... A6
A2-2 : Commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis, par mode et par secteur, 1996 – 2006 .. A8
A2-3 : Commerce entre le Canada et les États-Unis, par province, 2005 – 2006 ..... A8
A2-4 : Commerce routier entre le Canada et les États-Unis; selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2006 .. A8
A2-5 : Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2005 – 2006 .. A9
A2-6 : Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2006 ..... A9
A2-7 : Importations du Canada selon l'origine, la destination, et le mode de transport, 2006 ..... A10
A2-8 : Exportations du Canada selon les principaux pays, 2005 – 2006 ..... A10
A2-9 : Importations du Canada selon les principaux pays, 2005 – 2006 ..... A10
A2-10 : Commerce des marchandises du Canada – 25 premiers partenaires, 2006 ..... A11
A2-11 : Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du pacifique, 2006 ..... A12
A2-12 : Demande touristique au Canada, 2002 – 2006 ..... A13
A2-13 : Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2002 – 2006 ..... A14
A2-14A : Voyages intérieurs au Canada, 2000 – 2004 ..... A15
A2-14B : Voyages intérieurs au Canada, 2005 ..... A16
A2-15 : Voyages intérieurs par mode de transport et par but, 2004 ..... A16
A2-16 : Résumé des voyages internationaux, 2002 – 2006 ..... A17
A2-17 : Touristes en provenance d'autres pays que les États-Unis, 2002 – 2006 ..... A18
A2-18 : Voyages de plus de 24 heures effectués par des Canadiens aux États-Unis, selon l'état, 2004 et 2005 .. A19
A2-19 : Voyages de moins de 24 heures effectués par des Canadiens aux États-Unis selon l'état, 2004 et 2005 . A19
A2-20 : Voyages de plus de 24 heures effectués par des Canadiens vers d'autres pays que les États-Unis, 2004 et 2005 ..... A19
A2-21 : But des voyages au Canada et aux États-Unis, 2004 et 2005 ..... A20
A2-22 : But des voyages outre-mer, 2004 et 2005 ..... A20
A2-23 : Emploi dans le secteur des transports, 2000 – 2006 ..... A20
A2-24 : L'emploi dans le secteur ferroviaire, 2000 – 2004 ..... A20
A2-25 : Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 2000 – 2005 ..... A21
A2-26 : Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2000 – 2004 ..... A21
A2-27 : Emploi total dans l'industrie du camionnage, par région, 2000 – 2004 ..... A22
A2-28 : Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 2000 – 2006 ..... A23
A2-29 : Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 2000 – 2006 ..... A23
A2-30 : Emploi dans l'insustrie de l'autobus/autocar, 2000 – 2005 ..... A23
A2-31 : Emploi dans les transports urbains par région, 2000 – 2005 ..... A24
A2-32 : Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2000 – 2005 ..... A24
A2-33 : Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 2000 – 2006 ..... A24
A2-34 : Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 1999 – 2006 ..... A25
A2-35 : Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 2000 – 2005 ..... A25
A2-36 : Emploi par catégorie, corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, 2000 – 2006 ..... A26
A2-37 : Emploi dans les administrations canadiennes de pilotage, 2000 – 2006 ..... A26
A2-38 : Emploi dans les associations d'employeurs maritimes, 2000 – 2006 ..... A26
A2-39 : Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au canada, 1996 – 2001 .. A26
A2-40 : Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2000 – 2006 ..... A27
A2-41 : Emploi – aéroports du RNA, 2000 – 2006 ..... A27
A2-42 : Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 2000 – 2006 ..... A27
A2-43 : Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2000 – 2005 ..... A28
A2-44 : Autres emplois directs ayant un rapport avec les transporteurs, 2000 – 2006 ..... A28
A2-45 : Emploi ayant un rapport avec les transports dans les ministères et organismes fédéraux, 2000-2001 – 2006-2007 ..... A28
A2-46 : Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 2000 – 2006 ..... A29
A2-47 : Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 2000 – 2006 ..... A29
A2-48 : Conflits de travail par mode de transport, 2000 – 2006 ..... A30
A2-49 : Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 1993 – 2005 ..... A30
A2-50 : Consommation d'énergie par type et mode, 1993 – 2005 ..... A31
A2-51 : Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province, 1993 – 2005 ..... A32

	Titre	Page
A2-52 :	Consommation d'énergie du secteur routier par province, 1993 – 2005	A32
A2-53 :	Consommation d'énergie du secteur aérien par province, 1993 – 2005	A32
A2-54 :	Consommation d'énergie du secteur du transport par province, 1993 – 2005	A33
A2-55 :	Consommation d'énergie du secteur maritime par province, 1993 – 2005	A33
A2-56 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province, 1993 – 2005	A33
A2-57 :	Prix du brut - $CAN et $US le baril, 1991 – 2006	A34
A2-58 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb - dans certaines villes, 1997 – 2006	A34
A2-59 :	Prix de détail du carburant diesel routier - dans certaines villes, 1997 – 2006	A34
A2-60 :	Éléments du prix de détail des carburants routiers – moyennes nationales, 2006	A35
A2-61 :	Prix d'autres carburants de transport, 1991 – 2006	A35
A2-62 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2001 – 2005	A35
A2-63 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2001 – 2005	A36
A2-64 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2002 – 2005	A36
A2-65 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2002 – 2005	A37
A2-66 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2006	A38

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

A3-1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement, 1997-1998 – 2006-2007	A39
A3-2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 1997-1998 – 2006-2007	A40
A3-3 :	Subventions, octrois et autres contributions fédérales directes par mode, 1997-1998 – 2006-2007	A41
A3-4 :	Recettes des gouvernements provenant des usagers, 1997-1998 – 2006-2007	A42
A3-5 :	Revenus et dépenses en transport par mode et niveau de gouvernement, 1997-1998 – 2006-2007	A43
A3-6 :	Répartition des dépenses provinciales et locales de transport par province, 1996-1997 – 2005-2006	A44
A3-7 :	Dépenses provinciales/territoriales et locales détaillées de transport par mode et par province/territoire, 1996-1997 – 2005-2006	A45

4. La sécurité et la sûreté des transports

A4-1 :	Résumé des statistiques relatives à la sécurité des transports pour les transports aérien, maritime, ferroviaire, routier et le TMD, 1996 – 2006	A57
A4-2 :	Chemins de fer de compétence fédérale, 2001 – 2006	A58
A4-3 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province, 2001 – 2006	A59
A4-4 :	Chemins de fer de compétence fédérale - accidents aux passages à niveau et résultant d'intrusions, 2001 – 2006	A60
A4-5 :	Collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 1986 – 2005	A60
A4-6 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province/territoire, 2004 et 2005	A61
A4-7 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1988 – 2005	A61
A4-8 :	Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (> 0 mg%) et nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriét, 1987 – 2005	A61
A4-9A :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2001 – 2005	A61
A4-9B :	Victimes résultant de collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 2001 – 2005	A62
A4-10 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2001 – 2005	A62
A4-11 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2001 – 2005	A62
A4-12 :	Sinistres maritimes, 2001 – 2006	A63
A4-13 :	Sinistres maritimes par région, 2001 – 2006	A64
A4-14 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 2001 – 2006	A65
A4-15 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 1996 – 2006	A65
A4-16 :	Accidents d'aviation et victimes d'avions assujettis au RAC, 2001 – 2006	A66
A4-17 :	Résumé des accidents d'aviation déclarés au bureau de la sécurité des transports, 2001 – 2006	A67
A4-18 :	Taux d'accidents d'avions immatriculés au Canada pour les aéronefs assujettis au RAC, 2001 – 2006	A68
A4-19 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province, 2001 – 2006	A69
A4-20A :	Accidents mettant en cause des marchandises dangereuses par mode et phase de transport, 2001 – 2006	A70
A4-20B :	Nombre total de victimes et de blessés dans des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, 2001 – 2006	A70
A4-20C :	Nombre d'accidents et de blessés attribués aux marchandises dangereuses, 2001 – 2006	A70

	Titre	Page
6.	**Transport ferroviaire**	
A6-1 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2006	A71
A6-2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2006	A71
A6-3 :	Recettes des chemins de fer, 1995 – 2005	A72
A6-4 :	Emploi dans les chemins de fer, 1995 – 2005	A72
A6-5 :	Consommation de carburant des chemins de fer, 1995 – 2005	A72
A6-6 :	Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 1995 – 2005	A73
A6-7 :	Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1996 – 2005	A73
A6-8 :	Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1995 – 2005	A73
A6-9 :	Chargements annuels de wagons de chemin de fer par produit, 1997 – 2006	A74
A6-10 :	Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1997 – 2006	A76
A6-11 :	Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1997 – 2006	A76
A6-12 :	Volume des exportations ferroviaires par province d'origine, 1997 – 2006	A77
A6-13 :	Valeur des exportations ferroviaires par province d'origine, 1997 – 2006	A77
A6-14 :	Volume des importations ferroviaires par province de dédouanement, 1997 – 2006	A77
A6-15 :	Valeur des importations ferroviaires par province de dédouanement, 1997 – 2006	A78
A6-16 :	Volume des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1997 – 2006	A78
A6-17 :	Volume des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1997 – 2006	A79
A6-18 :	Valeur des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1997 – 2006	A79
A6-19 :	Valeur des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1997 – 2006	A80
A6-20 :	Volume des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1997 – 2006	A80
A6-21 :	Valeur des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1997 – 2006	A80
A6-22 :	Volume des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1997 – 2006	A81
A6-23 :	Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1997 – 2006	A81
A6-24 :	Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1997 – 2005	A81
A6-25 :	Exportations ferroviaires-maritimes selon le lieu d'origine, 1997 – 2005	A81
A6-26 :	Exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1997 – 2005	A82
A6-27 :	Importations ferroviaires-maritimes par destination, 1997 – 2005	A82
A6-28 :	Importations ferroviaires-maritimes par produit, 1997 – 2005	A82
A6-29 :	Voyageurs et voyageurs-kilomètres – Via Rail et transporteurs de classe II, 1996 – 2005	A83
A6-30 :	Voyageurs des trains de banlieue – Toronto, Montréal et Vancouver, 1994 – 2005	A83
7.	**Transport routier**	
A7-1 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 1990 – 2006	A84
A7-2 :	Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1991 – 2005	A84
A7-3 :	Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1991 – 2005	A84
A7-4 :	Recettes totales des exploitants de services de transport en commun, 1995 – 2005	A85
A7-5 :	Dynamique à long terme des transports en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 1981 – 2005	A85
A7-6 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1995 – 2005	A85
A7-7 :	Voyageurs des services interurbains et des transports urbains transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1985 – 2005	A86
A7-8 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1997 – 2005	A86
A7-9 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province et le secteur, 2003	A86
A7-10 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2003	A87
A7-11 :	Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants, 2003	A87
A7-12 :	Commerce international du canada par camion, selon les groupes de produits, 2005 – 2006	A88
A7-13 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2002 – 2006	A89
A7-14 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles/autres véhicules, 2002 – 2006	A89
8.	**Transport maritime**	
A8-1 :	Nombre de ports placés sous le contrôle et l'administration de transports Canada, par province, 1996 – 2006	A90
A8-2 :	Situation, dans le contexte de la cession, des ports régionaux, locaux et éloignés de transports Canada	A90
A8-3 :	Situation financière des administrations portuaires canadiennes, 2005	A91
A8-4 :	Comparaison des résultats financiers des APC, 2003 et 2004	A92
A8-5 :	Résultats financiers des principaux ports, 2001 – 2005	A92

	Titre	*Page*
A8-6 :	Résultats financiers des ports de transports Canada, 1999-2000 – 2005-2006	A92
A8-7 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire du Canada, 2004 – 2005	A92
A8-8 :	Nombre total des missions de pilotage et des missions par pilote, 1998 – 2006	A93
A8-9 :	Mouvements de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1990 – 2006	A93
A8-10 :	Trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent par produit, 1993 – 2006	A93
A8-11 :	Aperçu des principaux services de traversier	A94
A8-12 :	Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 1993 – 2006	A96
A8-13 :	Statistiques sur le trafic maritime du Canada par secteur, 1987 – 2005	A96
A8-14 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le commerce côtier canadien, 1988 – 2005	A96
A8-15 :	Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 1995 – 2004	A96
A8-16 :	Commerce maritime du Canada avec les États-Unis, 1986 – 2005	A96
A8-17 :	Commerce maritime du Canada avec des pays d'outre-mer, 1986 – 2005	A96
A8-18 :	Total des importations/exportations maritimes par produit, 2004	A97

9. Transport aérien

A9-1 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2004	A98
A9-2 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, dépenses par province, 1995/96 to 2006/07	A99
A9-3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires - projets approuvés en 2006	A100
A9-4 :	Frais d'améliorations aéroportuaires aux aéroports, 2006	A101
A9-5 :	Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2006	A102
A9-6 :	Transporteurs régionaux offrant des services aériens réguliers au 31 décembre 2006	A103
A9-7 :	Licences détenues au 31 décembre 2005 vs 2006	A104
A9-8 :	Résumé des licences et des permis du personnel en date de décembre 2006	A104
A9-9 :	Licences et permis du personnel par province, au 31 décembre 2006	A104
A9-10 :	Profil de la flotte d'avions de loisir au 2005 et 2006	A104
A9-11 :	Volume de marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2005	A105
A9-12 :	Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2005	A105
A9-13 :	Valeur du fret international expédié par avion, 1996 – 2006	A105
A9-14 :	Exportations et importations par avion selon la région du monde, 2005 et 2006	A105
A9-15 :	Commerce international par avion entre le Canada et ses 25 principaux partenaires, 2006	A106
A9-16 :	Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2005 et 2006	A106
A9-17 :	Passagers payants embarqués/débarqués, 2005	A107
A9-18 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2006	A108
A9-19 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2006	A108
A9-20 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2006	A109
A9-21 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2005 et 2006	A109
A9-22 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, décembre 2005 et 2006	A110
A9-23 :	Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2006	A111

LISTE DES FIGURES DE L'ADDENDA

	Titre	*Page*

6. Transport ferroviaire

A6-1 :	Trafic intermodal du CN et du CP, 1996 – 2005	A75
A6-2 :	Origine et destination du trafic intermodal nord-américain du CN et du CP, 1996 – 2005	A75
A6-3 :	Part du trafic intermodal ferroviaire par segment, 1996 – 2005	A75
A6-4 :	Croissance du trafic CSWP et RSWP du CN et du CP, 1996 – 2005	A75

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

TRANSPORTS ET ÉCONOMIE

- En 2006, l'économie canadienne a affiché un taux de croissance de 2,7 %, ce qui est légèrement inférieur à celui de 2005.
- Les dépenses de consommation ont augmenté de 4,1 % et sont l'élément qui a le plus contribué à la croissance de l'économie.
- Au cours de l'année, les fluctuations du prix du pétrole brut ont déterminé l'augmentation et la baisse de la valeur du dollar canadien.
- Le dollar canadien a battu un record de 28 ans, à hauteur de 0,910 $US le 10 mai. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport à la devise américaine a augmenté de 6,8 % en 2006.
- Entre janvier 2002 et décembre 2006, la valeur du dollar canadien a progressé de 28 %.
- L'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2 % en 2006. Les prix de l'énergie et la valeur de remplacement des propriétés ont respectivement progressé de 5,1 % et de 4,2 %. Les prix des transports ont augmenté de 2,7 % et le prix de l'essence, de 5,5 %.
- En termes réels, le revenu personnel disponible par habitant a augmenté de 3,7 % en 2006.
- Le nombre moyen de Canadiens occupant un emploi a augmenté de 1,9 %.
- L'ensemble des provinces et des territoires a affiché une croissance économique en 2006, l'Alberta, la Colombie-Britannique et le Manitoba se comportant mieux que toutes les autres provinces.
- Le commerce entre le Canada et les États-Unis a reculé de 1 % par rapport à 2005. Le commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis a augmenté de 10 %, attisé essentiellement par les importations.
- Sur le plan de la valeur, le camionnage a concentré 61 % des échanges avec les États-Unis, le train, 17 %, les pipelines, 13 %, l'avion, 5 %, et le transport maritime, 4 %.
- Près de 75 % du commerce entre le Canada et les États-Unis (sur le plan de la valeur) transporté par camion a franchi six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie et Sarnia en Ontario, Lacolle au Québec, Emerson au Manitoba et Pacific Highway en Colombie-Britannique.
- En 2006, le commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis s'est chiffré à 257 milliards $. Les importations ont été plus importantes que les exportations, à la fois sur le plan de la valeur et des volumes, et les transports maritime et aérien ont dominé ces échanges.
- Sur les 20 premiers partenaires commerciaux du Canada, six ont enregistré un taux de croissance annuel moyen à deux chiffres pour leurs échanges avec le Canada entre 1996 et 2006.
- En 2006, la Chine s'est classée respectivement aux deuxième (34,3 milliards $) et quatrième rangs (7,7 milliards $) au chapitre des importations et des exportations totales du Canada.
- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports, ont augmenté en 2005. Les dépenses de transport aérien ont augmenté de 8,3 %. En 2006, les voyages internationaux dans l'ensemble vers et à partir du Canada sont demeurés inchangés, les gens visitant le Canada diminuant, le tout compensé par la hausse du nombre de canadiens voyageant à l'étranger.
- La consommation d'énergie du secteur des transports a augmenté de 1,8 % en 2005. Le transport aérien a consommé 5,1 % d'énergie de plus en 2005 qu'en 2004. Le transport ferroviaire a consommé 1,3 % d'énergie de plus, alors que le camionnage pour compte d'autrui en a consommé 8,1 % de plus.
- En 2006, le prix annuel moyen du baril de brut a augmenté de 16,9 %, ce qui s'est répercuté sur les charges d'exploitation des transporteurs et les prix des services de transport.
- Les prix au détail de l'essence et du carburant diesel routiers ont augmenté respectivement de 5,8 % et de 4,5 %, alors que l'augmentation du carburant diesel ferroviaire est évaluée à 8 % et celle du carburant aviation, à 15,9 %.
- Les gains de productivité du transport ferroviaire en 2005 sont principalement attribuables aux autres matériaux et services utilisés dans la production des services ferroviaires commerciaux de transport des marchandises. Les gains enregistrés dans le transport

aérien sont attribuables à un certain nombre de facteurs. La productivité des transports en commun a reculé en 2005. Les hausses de prix moyennes de la plupart des services de transport ont été alimentées par les hausses des prix du carburant.

- En 2006, les services de transport commerciaux ont représenté 4,3 % du produit intérieur brut (PIB) à valeur ajoutée du Canada.
- En 2005, l'importance des transports dans le PIB provincial/territorial a été particulièrement marquée en Ontario et au Québec. Ensemble, ces provinces ont représenté 54 % des activités commerciales de transport à l'échelle nationale sous le PIB.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,9 % du PIB du Canada en 2006.
- Les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 8,8 % de la demande intérieure finale au Canada en 2005.

DÉPENSES DE L'ÉTAT CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

- Au cours de l'exercice 2005-2006, tous les ordres de gouvernement confondus ont consacré 24,2 milliards $ aux transports, nets des transferts, soit 2,5 milliards $ de plus qu'en 2004 2005. Les dépenses des gouvernements fédéral, provinciaux et locaux ont toutes augmenté. La plus forte hausse, à hauteur de 2 milliards $, a intéressé les gouvernements provinciaux et territoriaux.
- En 2005-2006, tous les ordres de gouvernement ont perçu pour 15,7 milliards $ de droits de permis et licences et de taxes sur le carburant auprès des usagers des transports, soit 0,5 % de plus que l'année précédente.
- En 2005-2006, les dépenses fédérales directes dans les transports devraient se chiffrer à 2,2 milliards $, soit une hausse de 4,6 % par rapport à 2004-2005. Les deux principales catégories de dépenses que le gouvernement fédéral engage dans les transports sont : a) l'exploitation et b) la sécurité, la sûreté et les politiques.
- En 2006-2007, l'ensemble des subventions et contributions directes du gouvernement fédéral devrait atteindre 1,380 millions $, soit cinq pour cent ou 66 millions $ de plus qu'en 2005-2006.
- Les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux ont consacré 20,8 milliards $ aux transports en 2005-2006, soit environ 10,8 % de plus qu'en 2004-2005. Près de 80 % de ce montant a été consacré aux routes et aux autoroutes.
- En 2005-2006, les gouvernements ont consacré 17,4 milliards $ aux routes et 3,3 milliards $ aux services de transport en commun. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,4 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

- Selon le plus récent sondage d'opinion publique, pour l'ensemble des modes de transport, plus de 96 % des Canadiens accordent aux transports au Canada une cote de sécurité et de sûreté *modérée* ou *extrêmement* élevée.
- En 2006, Transports Canada a continué d'assumer ses responsabilités en matière de réglementation et de surveillance de la sécurité, il a pris un certain nombre d'initiatives d'amélioration et a continué de mettre en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. En 2006, il y a eu une baisse du nombre de victimes dans les industries de l'aviation, des chemins de fer et du transport maritime. Il y a eu une augmentation des victimes de la route en 2005, l'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de données. En revanche, le nombre d'accidents rapportés en 2006 a chuté pour les modes maritime, ferroviaire et de l'aviations alors qu'il s'est accru pour le transport routier.
  - Les accidents ferroviaires ont reculé de 1 247 en 2005 à 1 141 en 2006. Les victimes des chemins de fer sont passées de 103 à 94. Les accidents aux passages à niveau automatisés ont baissé de 160 à 114, alors qu'aux passages à niveau passif, ils ont crû de 71 à 75.
  - En 2005 (données les plus récentes), il y a eu une hausse de 0,2 % des collisions de la route qui ont fait des victimes, une hausse de 7,3 % des victimes de la route et une baisse de 0,8 % des blessés de la route.
  - Au Canada, il y a eu 396 sinistres maritimes en 2006, contre 416 en 2005. À l'instar des années précédentes, la majorité des sinistres maritimes ont été des accidents de navigation. Au total, 12 victimes ont été confirmées en 2006, contre 13 l'année d'avant et une moyenne de 15,4 les cinq années précédentes. Les pertes confirmées de navires se sont chiffrées à 30. Les bateaux de pêche ont concentré 51 % du total des sinistres maritimes déclarés, alors que les navires commerciaux en ont représenté 37 %.
  - Au total, 238 aéronefs immatriculés au Canada ont été impliqués dans des accidents déclarés en 2006, contre 244 en 2005. Sur ce nombre, 131 ont intéressé des appareils affectés à des vols commerciaux, alors que 109 ont intéressé l'aviation de loisir. Sur les accidents survenus à des avions de navette déclarés en 2006, aucun n'a fait de victimes. Sur les 59 accidents survenus à des avions-taxis, 8 ont été mortels et ont fait 20 victimes.
  - Au total, 370 accidents ont été déclarés dans le transport des marchandises dangereuses en 2006, contre 386 en 2005. Également en 2006, il y a eu 6 victimes et 40 blessés résultant d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Sur ces nombres, 17 blessés et une victime sont directement imputables aux marchandises dangereuses proprement dites.

- La sûreté des transports a continué de se raffermir au Canada en 2006. Transports Canada a continué de prendre action avec d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et des organisations internationales, des organisations de travailleurs, l'industrie et d'autres commettants.
  - Parmi les initiatives importantes prises en 2006 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, il faut mentionner : des aménagements d'ordre législatif et réglementaire; le programme d'autorisations de sécurité dans le domaine du transport aérien et des initiatives internationales. Les règlements sur la sûreté élaborés en 2006 ont eu pour effet de renforcer les contrôles pré-embarquement en interdisant la présence de certains liquides et gels à bord des aéronefs et en renforçant les zones à accès réglementé des aéroports.
  - Les modifications du Règlement sur la sûreté du transport maritime ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 15 novembre 2006. Durant l'année, on s'est occupé des formalités administratives à l'appui du Règlement sur la sûreté du transport maritime.
  - En 2006, le gouvernement fédéral a débloqué 115 millions $ sur cinq ans pour renforcer la sûreté des exploitants de services ferroviaires voyageurs et des commissions de transport en commun au Canada.
  - En 2006, Transports Canada s'est concentré sur la formation et les exercices pour assurer des interventions fructueuses en cas d'incident, d'urgence et de crise touchant le réseau de transport.
  - Transports Canada a continué d'échanger des informations et des pratiques optimales, renforçant sa capacité d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN) survenant dans le cadre du transport des marchandises dangereuses.

TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

- En 2006, le gouvernement fédéral a pris l'engagement de se doter d'un programme écologique complet qui englobe une nouvelle façon d'aborder les changements climatiques et la qualité de l'air, avec une enveloppe budgétaire de 2 milliards $ échelonnée sur quatre ans destinée à sa mise en œuvre. Cette nouvelle démarche intègre les changements climatiques et la qualité de l'air. Elle se compose d'initiatives d'intervention et d'investissement précoces et de mesures législatives et réglementaires à moyen terme afin de limiter les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) à compter de 2010.
- En 2005, les moteurs diesel routiers et hors route ont représenté environ 70 % des émissions de $PM_{2,5}$ (les moteurs diesel hors route à eux seuls en ont concentré 56 %) et 52 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) attribuables aux transports. Les moteurs à essence représentent 88 % des émissions de composés organiques volatils (COV) attribuables aux transports. Le transport maritime représente pour sa part 49 % des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) attribuables aux transports.
- En 2004, les Canadiens ont rejeté pour 758 mégatonnes (Mt) d'équivalents dioxyde de carbone (CO_2), dont 190 Mt, ou 25 %, sont imputables aux transports. Les émissions sur route ont représenté 76 % du total des émissions du secteur des transports. Les émissions du transport aérien intérieur ont représenté 4 % et les émissions du transport ferroviaire et du transport maritime intérieur, 3 % chacun. Les véhicules hors route et les pipelines ont concentré les 15 % restants des émissions totales de GES attribuables aux transports.
- Entre 1990 et 2004, les émissions de GES des déplacements routiers ont augmenté d'environ 16 %, alors que celles du transport routier des marchandises ont augmenté de 73 %. Durant la même période, le transport des voyageurs et des marchandises a augmenté respectivement de 30 % et de 125 %. Cela démontre une amélioration de l'intensité des GES au cours de cette période.
- À hauteur de 17 Mt en 2004, le transport aérien est le plus gros responsable hors route des émissions de GES du secteur des transports. Le secteur maritime se classe juste derrière, à hauteur de 9 Mt, même si sa part est demeurée relativement constante entre 1990 et 2004. Les émissions du transport ferroviaire ont représenté 6 Mt, soit une baisse de 15 % par rapport à 1990.
- Le 21 octobre 2006, un Avis d'intention d'élaborer et d'adopter un règlement et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques a été publié dans la *Gazette du Canada*. La portée du règlement vise certains véhicules et moteurs hors route qui n'étaient pas réglementés jusqu'ici, comme les moteurs diesel lourds utilisés dans certaines applications hors route de même que les motocyclettes routières, les petits scooters et les cyclomoteurs.
- L'objectif du gouvernement est de réglementer la consommation de carburant des véhicules automobiles routiers en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*.
- La quatrième Stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée le 13 décembre 2006. Celle-ci comporte 7 défis stratégiques et 21 engagements spécifiques d'intervention.
- Étant donné que la vitesse a des conséquences à la fois sur la sécurité et les émissions de GES, on a entrepris un programme de recherches sur l'efficacité de l'adaptation intelligente de la vitesse pour aider à respecter les limites de vitesse et procédé à un examen des questions qui se cachent derrière les limiteurs de vitesse obligatoires dans les camions.
- Dans le budget de 2006, le gouvernement a annoncé un crédit d'impôt non remboursable qui couvre une partie des coûts des laissez-passer mensuels de ceux qui empruntent les transports en commun.

- Les initiatives fédérales se sont poursuivies afin de gérer nos rapports avec l'environnement, comme les systèmes de gestion de l'environnement, les évaluations environnementales et l'intégration des connaissances de l'environnement et des collectivités dans les décisions prises.
- De nombreuses initiatives ont été prises à l'échelle provinciale, qui visent un vaste éventail d'objectifs. À titre d'exemples, mentionnons-en certaines ayant trait aux réseaux de transport en commun, à la mise en place de nouvelles politiques ministérielles sur les parcs de véhicules verts et aux politiques de gestion du sel routier et leur harmonisation avec les lignes directrices d'Environnement Canada.

TRANSPORT FERROVIAIRE

- Le réseau ferroviaire est demeuré relativement stable en 2006. Les seules voies abandonnées (108 km) l'ont été en Colombie-Britannique et en Ontario par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP).
- Près de 209 km de voies ont été cédées en 2006. Au total, 1 131 km de voies de Rail America ont été cédées au CN et 339 km de plus ont fait l'objet d'une rétrocession au CN.
- Sur les recettes ferroviaires globales en 2005, 93 % ont été générées par le CN, le CFCP et VIA Rail.
- Les compagnies de chemin de fer de classe I ont consommé 1,965 milliard de litres de carburant en 2005, soit légèrement plus qu'en 2004 mais moins qu'en 1990.
- Le CN a déclaré une hausse de 5 % des tonnes-kilomètres payantes en 2004, alors que la production du CFCP a augmenté de près de 8,7 %.
- En 2006, le nombre de wagons de chemin de fer chargés a reculé à 284 millions de tonnes. Dans l'Ouest du Canada, les volumes acheminés par chemin de fer sont demeurés stables à hauteur de 157 millions de tonnes alors que, dans l'Est du Canada, les volumes ont reculé de 1,4 %, pour s'établir à 127 millions de tonnes.
- Les expéditions de charbon et de coke ont baissé à 32,8 millions de tonnes en 2006, celles de produits chimiques ont légèrement augmenté pour atteindre 15,6 millions de tonnes, celles de minerai de fer ont été stables à 37,5 millions de tonnes et celles de produits forestiers se sont chiffrées à 48 millions de tonnes. Les expéditions de grains se sont chiffrées à 31,8 millions de tonnes, alors que les expéditions ferroviaires d'engrais ont reculé à 26,6 millions de tonnes et que les expéditions de produits automobiles ont baissé de 6 % pour s'établir à 4,6 millions de tonnes.
- Les exportations par chemin de fer en tonnage ont augmenté de 2,7 % en 2006 pour s'établir à 78 millions de tonnes.
- Les produits forestiers et les produits chimiques ont compté pour la majeure partie des volumes exportés par chemin de fer, et les exportations de grains ont considérablement augmenté.
- La part la plus importante des volumes exportés par chemin de fer vers les États-Unis provenait de l'Ontario (23 %), même si elle a été inférieure à celle de l'année d'avant.
- En 2006, les importations par chemin de fer en tonnage ont augmenté de 5 % pour s'établir à 25,7 millions de tonnes. Les importations de produits chimiques ont augmenté et les importations de produits automobiles ont poursuivi leur hausse.
- Fort Frances et Sarnia, toutes deux en Ontario, ont représenté respectivement 22,4 % et 15,6 % des exportations ferroviaires. Les produits forestiers et les produits chimiques ont été les principaux produits exportés via ces postes frontaliers. Sur le plan de la valeur, les postes frontaliers qui se sont classés en tête des importations ont été Sarnia et Windsor, les produits automobiles se classant en tête de tous les produits exportés par ces deux postes.
- Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté 101 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2005, soit une hausse de 3,3 % par rapport à 2004.
- La Colombie-Britannique, la Saskatchewan et l'Alberta ont enregistré des hausses des exportations ferroviaires-maritimes en 2005. Les exportations ferroviaires-maritimes ont baissé dans l'ensemble de 2,9 %. Les importations ferroviaires-maritimes sont demeurées stables à 10,8 millions de tonnes, 81 % intéressant le trafic intermodal. Le Québec et l'Ontario sont demeurés les deux principales destinations de ce trafic.
- Les services ferroviaires voyageurs interurbains ont augmenté de 5 % en 2005. VIA Rail a déclaré avoir transporté 4,3 % de voyageurs en plus.
- La productivité des transporteurs ferroviaires de marchandises a augmenté de 2,4 % en 2005, alors que celle de VIA Rail a progressé de 2,1 %.

TRANSPORT ROUTIER

- Dans le domaine des entreprises de camionnage, en 2005, les transporteurs de marchandises générales ont représenté 60 % des recettes pour compte d'autrui de ce secteur.
- Les entreprises de camionnage dont le chiffre d'affaires annuel est égal ou supérieur à 12 millions $ ont concentré 55,2 % des recettes de camionnage engrangées par les entreprises de camionnage dont les recettes annuelles sont au moins égales à 1 million $.
- Les ventes déclarées de camions de classe 8 (dont la masse brute dépasse 15 000 kg) ont atteint un nouveau record en 2006, à hauteur de 39 131 véhicules.

- TransForce Income Fund s'est classée en tête de liste des entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada au chapitre du nombre de véhicules (tracteurs/remorques) que compte son parc.
- Si l'on en croit l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2005, il y a 17,9 millions de véhicules légers (c. à d. d'une masse brute inférieure à 4 500 kg) au Canada, ce qui comprend 10,3 millions de voitures de tourisme et familiales, 2,9 millions de fourgonnettes, 3,3 millions de camionnettes et 1,4 million de véhicules utilitaires sport (VUS).
- Les fourgonnettes, les VUS et les camions légers ont représenté 42 % des véhicules kilomètres en 2005. Ils ont parcouru en moyenne une distance supérieure de 8 % à celle des voitures de tourisme et des familiales (16 700 contre 15 400 km) et ont affiché un taux d'occupation légèrement supérieur (1,86 personne) contre 1,62 personne pour les voitures de tourisme et les familiales.
- En 2005, les véhicules légers, les voitures de tourisme et les familiales ont représenté 159 milliards de véhicules-kilomètres, contre 1 268 milliards de véhicules-kilomètres pour les fourgonnettes et les camions légers.
- En 2005, on a recensé en moyenne 557 véhicules par tranche de 1 000 habitants au Canada.
- Toujours selon l'Enquête sur les véhicules au Canada, il y avait 615 000 poids lourds (d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg) au Canada, dont 321 000 étaient des camions de taille moyenne pesant entre 4 500 et 15 000 kg. Au total, 294 000 étaient des camions de classe 8 (poids lourds).
- L'Ontario (37 %), l'Alberta (25 %) et le Québec (13,5 %) ont concentré plus de 75 % du parc des poids lourds.
- Les poids lourds ont représenté 21,5 milliards de véhicules-kilomètres en 2005, contre 6 milliards aux camions de taille moyenne.
- Les mouvements à vide ont représenté 13 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds en 2005, contre environ 5 % pour les camions de taille moyenne.
- Les entreprises de camionnage canadiennes pour compte d'autrui ont transporté plus de 80 % du total des marchandises expédiées à l'échelle intraprovinciale.
- En 2006, les marchandises exportées du Canada par camion se sont chiffrées à 185,8 milliards $, contre 188,4 milliards $ en 2005. Les marchandises importées des États Unis par camion se sont chiffrées à 166 milliards $ en 2006, contre 164,7 milliards $ en 2005.
- Sur le plan des activités intérieures, les matériaux de construction sont les principaux produits transportés par camion, suivis des produits agricoles, des métaux de première fusion, des produits métalliques et minéraux et des produits énergétiques.
- Le principal courant interprovincial des échanges par camion a été le couloir Québec Ontario (dans les deux sens), qui a représenté 40,4 milliards $ de marchandises, soit 28 % du commerce interprovincial global.
- Cinq groupes de produits ont représenté près de 80 % du total des exportations en 2005 : les automobiles et les matériels de transport, les machines et les équipements électriques, d'autres produits manufacturés, les plastiques et les produits chimiques, et les métaux communs/objets en métal commun. Les cinq mêmes groupes de produits ont représenté 87 % des importations.
- Les courants d'échanges transfrontaliers les plus denses ont été entre l'Ontario et le Centre des États-Unis, l'Ontario et le Sud des États-Unis et l'Ontario et le Nord-Est des États Unis. Confondus, ces trois courants ont représenté près de 80 % des expéditions.
- Le nombre de poids lourds qui ont franchi la frontière canado-américaine a reculé d'environ 1 % en 2006 pour s'établir à 12,9 millions de trajets dans les deux sens, ce qui est toujours inférieur à la pointe enregistrée en 2000.
- Les recettes des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 7,2 % en 2005. Dans l'ensemble, la productivité des transports en commun au Canada a augmenté de 2,7 % alors que les prix ont progressé de 3,5 %.
- En 2005, la productivité totale des facteurs des réseaux de transport en commun a diminué de 4,3 %.

TRANSPORT MARITIME

- Le Conseil maritime et industriel national, qui est un forum industrie-gouvernement, a été créé en 2004 pour resserrer le dialogue entre le gouvernement fédéral et l'industrie du transport maritime, promouvoir les rapports et la coordination des initiatives dans le secteur du transport maritime et assurer une certaine cohésion entre un groupe essentiel de ministères fédéraux dont les mandats et les intérêts portent sur le transport maritime. Le Conseil tient des réunions semestrielles depuis sa création.
- À la fin de 2006, 83 ports et installations portuaires régionaux et locaux et éloignés demeuraient sous le contrôle de Transports Canada.
- Les recettes d'exploitation globales des administrations portuaires canadiennes (APC), qui sont des ports financièrement autonomes essentiels aux échanges intérieurs et internationaux, se sont chiffrées à 309 millions $ en 2005, soit une baisse de 0,4 % par rapport à 2004. Vancouver et Montréal ont représenté près de 57 % de ce total.
- Le tonnage manutentionné dans les APC s'est établi à 250 millions de tonnes de marchandises en 2005.
- En 2005, les APC ont manutentionné 54 % de l'ensemble du trafic portuaire.

- Sur le nombre de ports de pêche, 687 étaient gérés par des administrations portuaires à la fin de 2006.
- L'une des quatre administrations de pilotage a essuyé un déficit en 2006, à hauteur de 735 000 $.
- Les dépenses nettes de la Garde côtière canadienne se sont chiffrées à 507,4 millions $ en 2005-2006.
- Les deux principaux tronçons de la Voie maritime du Saint Laurent – le tronçon Montréal lac Ontario et le tronçon canal Welland – ont accueilli 47 millions de tonnes de marchandises durant la saison 2006, soit une hausse de 3,8 millions de tonnes par rapport à 2005.
- En 2006, le trafic international des navires de croisière a régressé à Vancouver mais a augmenté à Montréal et Québec.
- En 2005, le trafic maritime des marchandises a été estimé à 395 millions de tonnes, soit une hausse de 2,9 % par rapport à 2004. Ce total se répartit ainsi : 69,5 millions de tonnes d'échanges intérieurs, 127,4 millions de tonnes d'échanges transfrontaliers et 198 millions de tonnes d'échanges internationaux.
- Au total, les services de transport maritime ont assuré pour 130 milliards $ d'échanges commerciaux, soit 69,4 milliards $ d'importations et 60,5 milliards $ d'exportations.

TRANSPORT AÉRIEN

- La politique sur le transport aérien international du Canada a été modifiée en mai 2006 afin d'autoriser les transporteurs aériens canadiens à demander au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de leur accorder le droit d'exploiter des services aériens réguliers internationaux.
- Un groupe de travail fédéral-provincial-territorial a remis un rapport au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en septembre 2006 sur la rentabilité des petits aéroports du Canada. Ce rapport souligne les missions et les rôles des petits aéroports, les facteurs qui ont un impact sur leur rentabilité et un certain nombre d'options sur les mesures à prendre.
- En 2006, les transporteurs aériens du Canada ont adopté des mesures pour surmonter les difficultés attribuables à la hausse des prix du carburant.
- Les résultats d'exploitation des administrations aéroportuaires ont légèrement diminué en 2005 en raison d'une croissance du trafic passagers qui n'a pas suffi à neutraliser les hausses des coûts.
- Les dépenses d'investissement des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) se sont chiffrées à 1,2 milliard $ en 2005, dont 81 % ont intéressé les aéroports de Toronto, Montréal et Vancouver.
- En 2005, les recettes découlant des frais d'améliorations aéroportuaires ont augmenté de 87,7 millions $ pour atteindre 504 millions $ et représenter 24 % des recettes totales des aéroports du RNA.
- En 2006, les aéroports de l'ensemble du Canada ont reçu 27 millions $ pour financer 41 nouveaux projets en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.
- Air Canada et sa filiale Jazz ont offert le plus vaste réseau de vols aériens réguliers à l'échelle nationale : 12 destinations intérieures, 33 destinations aux États-Unis et 59 autres à l'étranger desservies par Air Canada et 69 destinations desservies par Jazz. WestJet a exploité le deuxième plus vaste réseau de services aériens avec 23 destinations au Canada, 11 aux États-Unis plus Nassau, aux Bahamas. Il y a eu un troisième réseau exploité en vertu d'un accord intercompagnies entre Canjet et Harmony Airways, mais Canjet a cessé en septembre 2006 d'exploiter des services aériens réguliers.
- Parmi des transporteurs canadiens d'agrément offrant des vols internationaux vers des destinations loisir en 2006, il faut mentionner Air Transat, Skyservice Airlines, Harmony Airways, Zoom Airlines et Sunwing Airlines.
- Parmi les compagnies aériennes qui offrent des vols réguliers et d'affrètement tout au long de l'année dans le Nord du Canada, il faut mentionner First Air, Canadian North et Air North, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi et North-Wright Airways.
- Un certain nombre de compagnies tout-cargo ont assuré des liaisons en avion à réaction en 2006 pour le compte de la Société canadienne des postes, de compagnies de messageries, de transitaires, de groupeurs et d'expéditeurs : Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express.
- À la fin de 2006, plus de 2 311 licences de transporteur étaient actives, ce qui explique le grand nombre de compagnies aériennes qui exploitent des vols au Canada.
- Le segment des affaires du transport aérien a poursuivi sa croissance en 2006, essentiellement grâce au régime de copropriété.
- Le commerce aérien du Canada avec d'autres pays que les États-Unis a augmenté de 11,8 % en 2006.
- Le nombre de tonnes transportées par des transporteurs aériens canadiens a reculé de 0,7 % en 2005.
- Le trafic aérien passagers en 2006 a atteint de nouveaux records avec plus de 683 millions de passagers, soit 5 % de plus qu'en 2005. Le trafic intérieur a augmenté de 6,7 %, alors que les segments transfrontalier et international ont augmenté respectivement de 3,9 % et de 4,5 %.
- Air Canada et Jazz ont offert près de 61 % de la capacité régulière globale du secteur canadien des transporteurs aériens en 2006. La part d'Air Canada dans la capacité transfrontalière globale a été d'environ 42 %, et 46 % dans le segment des autres services aériens internationaux.

INTRODUCTION 1

Le rapport annuel de 2006 présente la situation des transports au Canada en s'appuyant sur les données disponibles les plus récentes.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996, le ministre des Transports est tenu de déposer un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. L'article 52 de la Loi renferme le mandat suivant, qui définit les responsabilités concernant ce rapport :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport qui résume la situation des transports au Canada et qui traite notamment :

(a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;

(b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

(c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

(d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Le rapport annuel de 2006, *Les transports au Canada en 2006*, est le onzième rapport annuel présenté par le ministre depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*. Les données et les renseignements disponibles les plus récents ont servi à la préparation de ce rapport. C'est pourquoi ce ne sont pas toujours les données relatives à 2006 qui sont incluses. La portée du rapport ne se limite pas aux champs de compétence du fédéral dans le domaine des transports. En dépit du fait qu'il n'aborde que de façon limitée les questions de transport urbain et de transport intermodal, le rapport présente néanmoins une vue d'ensemble complète du réseau de transport du pays.

Un addenda, affiché sur le site Web de Transports Canada, contient des renseignements plus détaillés sur les sujets abordés dans le rapport. Le lecteur qui souhaite lire des données plus détaillées et (ou) chronologiques est invité à consulter l'addenda sur le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca. Les renvois à l'addenda se trouvent soit dans le texte proprement dit, soit dans les notes de bas de page, soit encore dans les tableaux et les figures. Les données que contiennent les tableaux et qui ont servi à établir les figures dans le rapport de l'an dernier ont été actualisées dans le rapport de cette année ou elles se trouvent dans les tableaux de l'addenda. En outre, tous les rapports annuels depuis celui de 1996 sont faciles à consulter sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca.

Les transports sont omniprésents dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, ils appuient les entreprises de service et atténuent les difficultés posées par la topographie. Les transports relient également les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. Ces rôles essentiels des transports sont indicatifs des rapports d'interdépendance qu'ils entretiennent avec la trame économique et sociale de notre société. Toutefois, les transports doivent évoluer avec le temps et s'ajuster à l'évolution des conjonctures.

La demande de services de transport est dictée par les changements qui se produisent dans les activités économiques. Ces changements peuvent se situer à divers niveaux. Il importe de rappeler que la demande de services de transport émane de tous les secteurs de l'économie – et qu'il s'agit donc d'une demande dérivée. Les changements qui surviennent dans la structure des échanges et les activités commerciales affectent également la demande de services de transport et

obligent à rajuster l'offre de services de transport de même que les infrastructures de transport pour faire face aux changements réels et prévisibles attribuables aux échanges commerciaux.

L'examen de la situation des transports commence par une étude des résultats de l'économie canadienne (chapitre 2). On trouvera des renseignements détaillés sur l'emploi, le commerce et le tourisme dans l'addenda. On y trouvera également des données détaillées sur la consommation d'énergie des transports.

Le chapitre 3 présente les données les plus récentes sur les dépenses et les recettes publiques des transports. Il traite de l'exigence que comprend l'alinéa 52b) au sujet de l'obligation qui incombe au ministre des Transports de déposer son rapport annuel. Certaines des dépenses publiques consacrées aux transports visent expressément les infrastructures du réseau de transport. Le secteur privé engage lui aussi des dépenses et des investissements dans le réseau de transport du Canada, mais il n'en est pas question dans ce chapitre. Le lecteur ne doit pas oublier que le secteur public n'est pas le seul à planifier ou à contrôler tous ces investissements et dépenses.

Le chapitre 4 se penche sur les questions de sécurité et de sûreté dans le réseau de transport. La sécurité des transports demeure une priorité absolue pour le Canada. Ce chapitre résume les statistiques les plus récentes sur les accidents et les incidents par mode afin de donner un aperçu à jour. Ce chapitre traite également des renforcements les plus récents de la sécurité depuis les attentats du 11 septembre 2001, notamment ceux apportés en 2006.

Le chapitre 5 traite des transports et de l'environnement, en particulier de la dynamique environnementale des transports, notamment des paramètres qui ont un rapport avec les changements climatiques. Il présente une vue d'ensemble des initiatives relatives aux changements climatiques. Ce chapitre examine également les questions liées à la gestion de l'environnement qui se rattachent aux responsabilités et aux activités de Transports Canada.

Les chapitres 6 à 9 contiennent les données les plus récentes sur les transports, selon les différents modes. Pour le transport ferroviaire (chapitre 6), le transport maritime (chapitre 8) et le transport aérien (chapitre 9), les données sont structurées ainsi : activités spéciales en 2006, infrastructures, structure de l'industrie, niveaux d'activité dans le transport des marchandises et des passagers et, s'il y a lieu, intermodalisme et résultats. L'ensemble des transports routiers a été regroupé dans le chapitre 7, selon la même structure que l'on trouve dans les trois chapitres modaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources à l'extérieur de Transports Canada. L'établissement du bien-fondé de ces données relève de ces sources de l'extérieur. On a porté toute l'attention voulue à la qualité et aux limites des données durant la préparation de ce rapport, et on a inséré au besoin des notes de bas de page pour signaler certains problèmes. Lorsque des problèmes ont été cernés, ils ont été signalés à la source des données et, si le bien-fondé des données a été confirmé, le problème n'a pas été étudié davantage compte tenu des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport. À quelques rares exceptions près, qui sont signalées, ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner le manque de données. Enfin, ce rapport ne cherche pas non plus à présenter une approche prospective du réseau de transport du Canada.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE 2

Ce sont les dépenses de consommation qui ont donné la plus forte impulsion à l'économie en 2006, comme ce fut le cas l'année précédente.

RÉSULTATS DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE

En 2006, la croissance de l'économie canadienne a légèrement ralenti puisque le produit intérieur brut (PIB) aux prix du marché a augmenté de 2,7 %, contre 2,9 % en 2005 et 3,3 % en 2004. La croissance a été particulièrement marquée au premier trimestre avant de s'atténuer pendant le restant de l'année. Durant l'année, le prix du pétrole brut et la valeur du dollar canadien ont atteint des records avant d'essuyer un repli. Les taux d'intérêt à court terme ont augmenté au début de l'année et sont demeurés stables. La demande intérieure résultant des dépenses de consommation et de la construction non résidentielle est demeurée forte, même si la construction résidentielle et les exportations nettes ont été faibles. La croissance économique a continué d'être très forte dans les provinces de l'Ouest, alors que la vigueur du dollar canadien et le ralentissement de l'économie américaine ont fait du tort au secteur manufacturier dans les provinces du Centre.

Les dépenses de consommation ont progressé de 4,1 % en 2006, soit légèrement plus que la hausse de 3,9 % enregistrée en 2005, et ont le plus contribué à la croissance de l'économie. Les dépenses consacrées aux biens durables et semi-durables ont augmenté respectivement de 6,8 % et de 7,2 %, alors que les dépenses consacrées aux services de transport achetés ont progressé de 4,1 %. Les ventes de véhicules automobiles neufs ont augmenté de 2,2 %, contre 3,5 % en 2005, alors que les acheteurs avaient bénéficié de généreux stimulants. Il y a eu 227 400 nouvelles mises en chantier, soit une hausse de 0,9 % et le chiffre le plus élevé en près de 20 ans. Les investissements dans la construction résidentielle ont augmenté de 2,4 %, contre 3,2 % en 2005 et 7,8 % en 2004. Les investissements dans les ouvrages non résidentiels ont augmenté de 10,7 %, soit 3 % de plus que les deux années précédentes. Les investissements dans les machines et les équipements ont augmenté de 8 %, première fois en trois ans qu'ils ont augmenté à un taux inférieur à 10 %. Les investissements globaux des entreprises ont progressé de 6,7 %, soit en légère baisse par rapport à l'année d'avant. Les dépenses publiques consacrées aux biens et aux services ont progressé de 3,4 %, alors que les investissements des gouvernements ont augmenté de 6,6 %; ces pourcentages sont analogues aux taux d'augmentation enregistrés en 2005. Le secteur international a une fois de plus affiché une certaine faiblesse, les exportations de biens et de services n'augmentant que de 1,3 % en termes réels, contre 5,2 % aux importations. Ces chiffres soutiennent la comparaison avec les hausses respectives de 2,1 % et de 7,1 % enregistrées en 2005.

Le tableau 2-1 illustre les indicateurs économiques au Canada en 2006.

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES, 2006

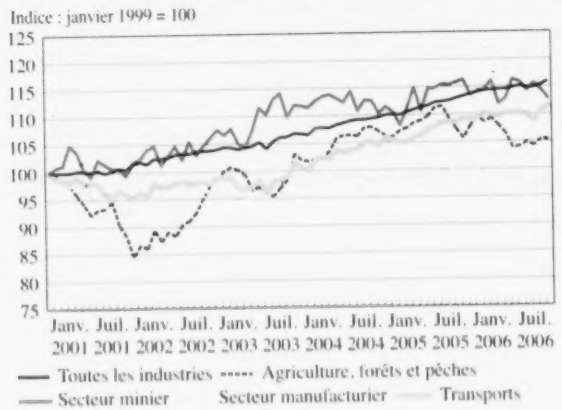
	2006	*% de changement 2005 – 2006*	*% de changement annuel 2000 – 2005*
PIB au coût des facteurs (millions de dollars constants de 1997)			
Ensemble de l'économie	1 100 286	2,9	2,5
Produits	334 384	0,8	1,2
Agricoles	14 115	(0,6)	(0,2)
Forestiers	6 803	(3,9)	2,7
Miniers	40 127	0,9	2,3
Manufacturés	175 224	(0,7)	(0,3)
Bâtiment	67 619	7,1	5,3
Services	765 902	3,8	3,1
Commerce de détail	67 296	5,8	4,8
Transports	45 774	2,8	2,1
Commerce des marchandises (millions de dollars)			
Exportations	458 570	1,2	1,1
Importations	404 279	4,1	1,4
Revenu (dollars)			
Revenu personnel disponible par habitant	25 624	5,1	3,2
Dollar canadien (cents US par unité)	88,2	6,8	4,2
Emploi (milliers)	16 484	1,9	1,8
Population (milliers)	32 623	1,0	1,0
Prix			
Ensemble de l'économie (1997 = 100)	121,0	2,2	2,3
Indice des prix à la consommation (1992 = 100)			
Tous les articles	129,9	2,0	2,3
Transports	154,8	2,7	2,9

Source : Statistique Canada, cat. nos 11-010, 13-001, 15-001, 62-010; Banque du Canada

En 2006, le PIB au coût des facteurs par industrie a augmenté de 2,9 % en termes réels, soit le même taux qu'en 2005. Le secteur des biens a affiché une croissance de seulement 0,8 %, contre 3,8 % dans le secteur des services. Le faible taux de croissance dans le secteur des biens est attribuable à la baisse de 0,7 % de la production manufacturière de même qu'aux baisses respectives de 0,6 % et de 3,9 % dans les secteurs agricole et forestier. Ces replis ont été neutralisés par les avances enregistrées dans le secteur minier, qui a connu un taux de croissance de 0,9 %, et dans le secteur du bâtiment, où la production a augmenté de 7,1 %. L'activité non résidentielle a à nouveau été plus forte que l'activité résidentielle. Le commerce de détail a augmenté de 5,8 %, contre 8,1 % au commerce de gros. La production des services de transport n'a augmenté que de 2,8 %, ce qui est en phase avec la croissance globale de l'économie.

La figure 2-1 illustre les fluctuations du PIB réel depuis 2001.

FIGURE 2-1 : PIB RÉEL PAR GRAND SECTEUR, 2001 – 2006

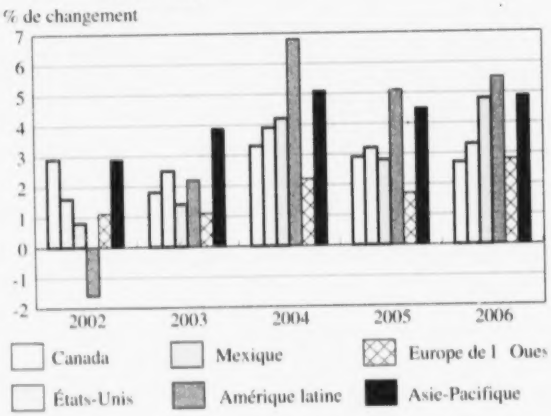


Source : Statistique Canada, cat. nº 15-001.

En 2006, l'économie mondiale a connu une croissance de 4 %, contre 3,5 % en 2005. La croissance la plus marquée a eu lieu dans la première moitié de l'année, car l'économie américaine s'est affaiblie dans la deuxième moitié. Toutefois, la croissance économique mondiale n'a pas seulement bénéficié de l'économie américaine, mais de la croissance enregistrée dans le reste du monde. L'économie américaine a connu un taux de croissance de 3,3 % en 2006, contre 3,2 % en 2005. Les dépenses personnelles de consommation et les exportations ont affiché de la vigueur, mais une correction des marchés du logement a entraîné un ralentissement de l'économie dans la deuxième moitié de l'année. Même si les exportations ont augmenté, les importations ont essuyé un repli, qui s'est soldé par un creusement du déficit courant des États-Unis. La vigueur des exportations à destination des États-Unis au début de l'année conjuguée à la hausse des prix du pétrole et à la faiblesse des taux d'intérêt explique que l'économie mexicaine ait connu un taux de croissance de 4,8 % en 2006, contre 2,8 % en 2005. L'économie de l'Amérique latine a affiché un taux de croissance de 5,5 % en 2006, contre 5,1 % en 2005. La vigueur des prix des produits est le principal facteur qui explique ces forts taux de croissance. Alors que les taux de croissance du Venezuela et de l'Argentine ont été respectivement de 11,3 % et de 8,4 %, celui du Brésil n'a été que de 2,9 %. Cela est attribuable aux faiblesses structurelles et financières de ce pays. L'Europe de l'Ouest a affiché un taux de croissance économique plutôt respectable en 2006, à hauteur de 2,8 %, contre 1,7 % en 2005. Cette relance a d'abord été attribuable à l'augmentation des exportations, mais elle s'est par la suite propagée aux dépenses d'investissement et aux dépenses de consommation durant l'année. La région de l'Asie-Pacifique a connu un taux de croissance de 4,9 % en 2006, soit légèrement supérieur à celui de l'année d'avant. L'économie japonaise a affiché un taux de croissance de 2,2 %, soit environ le même qu'en 2005 et la quatrième année d'une croissance économique supérieure à 1,5 %. Avec un taux de croissance de 10,7 %, la Chine a affiché une croissance supérieure à 10 % pour la quatrième année d'affilée. Les taux de croissance du Japon et de la Chine s'expliquent par les exportations et les investissements.

La figure 2-2 compare l'économie du Canada à celle d'autres régions entre 2002 et 2006.

FIGURE 2-2 : PIB RÉEL – CANADA ET AUTRES RÉGIONS, 2002 – 2006



Note : PIB aux prix du marché.

Source : Global Insight; Statistique Canada; Bureau of Economic Analysis des États-Unis.

En 2006, les exportations de biens par rapport à la balance des paiements ont augmenté de 1,2 %, pour atteindre le niveau record de 458,6 milliards $, tandis que les importations ont progressé de 4,1 %, ou quatre fois plus vite, pour s'établir à 404,3 milliards $. Cela s'est soldé par une balance commerciale de 54,3 milliards $, soit la plus basse depuis 1999. Dans l'ensemble, les exportations d'énergie ont été stables, mais la baisse des prix du gaz naturel a neutralisé la vigueur des exportations de pétrole brut. Les exportations de produits forestiers et automobiles ont accusé un repli, tandis que celles de produits agricoles, de machines et équipements et de biens

industriels ont augmenté. Les exportations vers les États-Unis ont baissé de 1,9 %, tandis que les exportations vers l'Union européenne et le Japon ont augmenté respectivement de 16,2 % et de 2,8 %. Les importations des États-Unis ont augmenté de 1,9 %, celles de l'Union européenne, de 9,5 %, et celles du Japon, de 5,9 %.

La valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine a augmenté durant la première moitié de 2006 après avoir clôturé à 0,863 $US en 2005 pour atteindre une valeur maximum record de 0,910 $US le 10 mai, soit la plus haute valeur en 28 ans. La valeur a ensuite reculé pour clôturer l'année à 0,0852 $US, soit une baisse nette d'à peine 0,01 $US. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport à la devise américaine a progressé de 6,8 % en 2006 pour s'établir à 0,882 $US, et a augmenté de 28 % entre janvier 2002 et décembre 2005. Les fluctuations du dollar canadien durant l'année reflètent les hauts et les bas du prix du brut, qui a dépassé 77 $US le baril au mois d'août avant de reculer à moins de 60 $US le baril en septembre, où il est demeuré pendant le restant de l'année.

Les prix généraux de l'économie dans son ensemble, mesurés par le déflateur du PIB, ont augmenté de 2,2 % en 2006, contre 3,2 % en 2005. Les consommateurs ont payé en moyenne 2 % de plus pour les biens et les services en 2006 par rapport à 2005; cela a fait suite à des augmentations de 2,2 % en 2005 et de 1,9 % en 2004. Le principal coupable de cette hausse de l'inflation a été la hausse des prix de l'énergie, qui ont augmenté de 5,1 % en 2006, soit environ moitié moins que l'augmentation de 9,7 % enregistrée en 2005. La valeur de remplacement des propriétés a continué d'expliquer l'augmentation générale de l'indice des prix à la consommation (IPC), qui a augmenté de 4,2 % après une hausse de 3,1 % en 2005. Les prix des transports ont progressé de 2,7 % en 2006, après une hausse de 4,1 % en 2005. Cela reflète une hausse nettement inférieure des prix de l'essence en 2006, d'à peine 5,5 %, contre 12,8 % en 2005.

En valeur nominale, le revenu réel disponible par habitant a augmenté de 5,1 % en 2006, contre 3,2 % en 2005. En valeur réelle, le revenu disponible par habitant a progressé de 3,7 %, soit plus du double de la hausse de 1,5 % enregistrée en 2005. La forte augmentation du revenu disponible reflète les 11 milliards $ de baisses d'impôt et de paiements de transfert aux ménages.

Le nombre moyen des actifs au Canada a augmenté de 1,9 % en 2006 pour atteindre 16,5 millions, après une hausse de 1,8 % en 2005. La population active a augmenté de 1,4 %, contre 0,9 % en 2005. Conjuguée à la croissance de l'emploi, cette hausse a fait reculer le taux de chômage à 6,3 %, soit le plus faible taux enregistré depuis 1974. La population du Canada au milieu de l'année est passée à 32,6 millions d'habitants, soit une hausse de 1 % par rapport à 2005. L'augmentation annuelle moyenne de ce chiffre entre 2000 et 2005 est également de 1 %.

RÉSULTATS DES ÉCONOMIES PROVINCIALES

La dichotomie entre les économies de l'Ouest et du Centre du Canada a persisté en 2006 et a même été plus marquée qu'en 2005. L'Ontario comme le Québec ont affiché des taux de croissance économique inférieurs à 2 %, alors que le taux de croissance de l'Alberta a dépassé 6 %.

Les problèmes de main-d'œuvre à Voisey's Bay, les difficultés opérationnelles aux gisements de pétrole de Terra Nova et la baisse de la production minière à Terre-Neuve-et-Labrador sont autant de facteurs qui ont freiné la croissance économique de la province en 2006. Elle s'est néanmoins beaucoup mieux comportée qu'en 2005, alors que la baisse de la production de pétrole s'était traduite par une faible croissance. Sans la croissance des secteurs de l'agriculture et du bâtiment, la croissance de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard aurait été faible. La Nouvelle-Écosse a eu la croissance la plus faible des provinces de l'Atlantique, reflétant une production plus faible de gaz naturel et des exportations moindres du secteur manufacturier. Le Nouveau-Brunswick a bénéficié d'une remontée des prix du papier journal et de la pâte-à-papier et d'une forte activité du secteur manufacturier. Le secteur tertiaire s'est bien comporté dans les deux provinces. Alors que la valeur élevée du dollar canadien et le ralentissement de l'économie américaine ont touché le secteur manufacturier et les exportations en provenance du Québec et de l'Ontario, la demande intérieure résultant des dépenses de consommation et des investissements a fait contrepoids à ces économies. Les marchés du logement ont reculé dans les deux provinces. Le Manitoba a affiché une croissance généralisée en 2006, les secteurs du bâtiment, de l'agriculture et de l'exploitation minière se classant en tête du secteur producteur de biens. Les replis des mines de potasse et d'uranium et du secteur agricole attribuable à l'absence de précipitations ont freiné la croissance économique en Saskatchewan, en dépit de hausses enregistrées dans le bâtiment et le secteur manufacturier. Grâce au secteur énergétique, l'Alberta a connu une année record en 2006. Bien qu'il soit axé sur l'exploitation des sables bitumineux, ce boom s'est propagé à toute l'économie et a abouti à des pénuries de logements et de services. À son tour, cela s'est soldé par le taux d'inflation le plus élevé au Canada. La Colombie Britannique a été la deuxième province avec la plus forte croissance économique en 2006. L'activité dans le secteur du bâtiment a été vigoureuse dans les secteurs résidentiel et non résidentiel tandis que les préparatifs des Jeux olympiques se poursuivent, de même que l'aménagement des infrastructures de transport. Dans le secteur forestier, l'activité a été vigoureuse, ce qui reflète l'exploitation accélérée attribuable aux dégâts causés par le dendroctone du pin.

Le tableau 2-2 illustre les résultats des économies provinciales en 2005-2006.

TABLEAU 2-2 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES, 2005-2006

(PIB au coût des facteurs en dollars constants de 1997)

	% de changement 2005-06	*% de changement 2000 – 2005*
Terre-Neuve-et-Labrador	3,1	4,1
Île-du-Prince-Édouard	2,2	2,2
Nouvelle-Écosse	1,3	2,3
Nouveau-Brunswick	2,9	2,1
Québec	1,8	2,0
Ontario	2,0	2,2
Manitoba	3,6	1,7
Saskatchewan	0,4	1,7
Alberta	6,7	3,3
Colombie-Britannique	3,7	2,9
Territoires	2,2	8,8

Source : Statistique Canada; Conference Board du Canada

COMMERCE INTERNATIONAL[1] ET FLUX DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

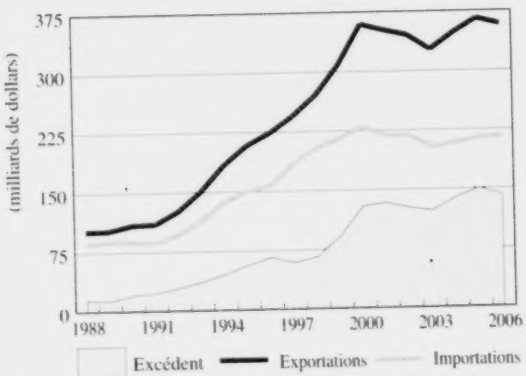
À la fin de 2006, les exportations et les importations de biens ont atteint des niveaux records depuis le pic de 2000, se chiffrant respectivement à 439 et à 393 milliards $. L'excédent commercial du Canada avec les États-Unis a été fort, à hauteur de 142 milliards $, alors que le déficit commercial du Canada avec les autres pays a atteint un record de tous les temps, à hauteur de 96 milliards $. Cela s'est soldé par un excédent consolidé de 46 milliards $ (identique à celui de 2003).

COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

En 2006, les États-Unis ont été de loin le plus important partenaire commercial du Canada, représentant 69 % (en valeur) de l'ensemble du commerce du Canada avec le monde, après un pic de 78 % en 1999. Les exportations du Canada à destination des États-Unis ont légèrement reculé en 2006, pour représenter 82 % des exportations totales du Canada, après avoir connu des parts stables de 84 % à 86 % depuis 1998. En revanche, la part des importations du Canada en provenance des États-Unis a constamment reculé, pour passer d'un record de 68 % du total des importations en 1998 à un plancher record de 55 % en 2006. De ce fait, l'excédent annuel du Canada avec les États-Unis a affiché une croissance moyenne annuelle inférieure de 8 % par rapport aux dix dernières années (1996-2006), ce qui s'explique essentiellement par la vigueur des exportations américaines[2] vers ce pays.

La figure 2-3 illustre la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis entre 1988 et 2006.

FIGURE 2-3 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1988 – 2006



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2006.

Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

Après avoir atteint un sommet de 589 milliards $ en 2000, le commerce entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 575 milliards $ en 2006, soit une diminution de 1 % par rapport à 2005. Sur le plan de la valeur, le camion a assuré 61 % de ces échanges, suivi du train (17 %), des pipelines (13 %), de l'avion (5 %) et du transport maritime (4 %). Les entreprises de camionnage ont été le moyen de transport dominant aussi bien pour les exportations (51 %) que pour les importations (77 %). Selon le volume[3], les pipelines se sont classés au premier rang, à hauteur de 33 % (essentiellement des exportations), suivis par le camion (31 %), le train (18 %) et le transport maritime (17 %).

1 Des statistiques douanières sont utilisées dans tout ce rapport, car les données détaillées sur les biens, les moyens de transport et les régions géographiques sont présentées uniquement sur la base des statistiques douanières.

2 Un autre facteur qui a milité en faveur des exportations du Canada vers les États-Unis a été la valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine, grâce à quoi les produits canadiens ont été relativement moins chers à l'achat pour les consommateurs américains (en particulier durant la période 1994-2003).

3 On a utilisé les classements modaux de 2004 car les données sur les échanges selon le volume en 2005-2006 ne sont pas disponibles (en cours de révision).

Les plus importants flux des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont intéressé l'Ontario et le Centre des États-Unis[4], à hauteur de 161 milliards $, dont 75 milliards $ à destination et en provenance du seul État du Michigan. Quatre des six principaux courants d'échanges entre le Canada et les États-Unis ont concerné l'Ontario. Toutefois, sur 14 courants d'échanges, six seulement ont affiché une croissance en 2006 : quatre intéressant les provinces des Prairies et les régions des États-Unis, les deux autres étant le Québec–Sud des États-Unis et l'Ontario–Nord-Est des États-Unis. Près de 75 % du commerce entre le Canada et les États-Unis transporté par camion (selon la valeur) s'est concentré sur six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie et Sarnia en Ontario, Lacolle au Québec, Emerson au Manitoba et le Pacific Highway en Colombie-Britannique.

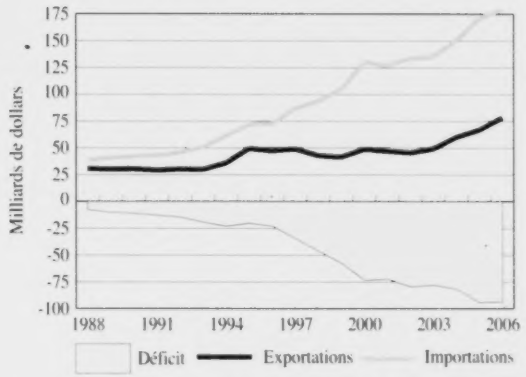
COMMERCE AVEC D'AUTRES PAYS

En 2006, le commerce entre le Canada et les autres pays a augmenté de 10 %, pour se chiffrer à 257 milliards $, attisé par des importations dont la valeur a été de 177 milliards $. Étant donné que les importations du Canada (principalement de pays d'Asie avec en tête la République populaire de Chine) ont généralement dépassé ses exportations du Canada vers ces pays, le déficit commercial avec ces pays s'est creusé, en particulier depuis 1995. En 2006, près de 44 % du déficit commercial du Canada avec les autres pays a concerné des pays d'Asie, alors que ce pourcentage était de 24 % en 1995. Comme l'illustre la figure 2-4, les déficits commerciaux du Canada se sont creusés au rythme annuel moyen de 15 % depuis dix ans (1996-2006).

À la fois sur le plan de la valeur et du volume, les transports maritime et aérien ont été les modes dominants, puisqu'ils ont assuré plus de 90 % des échanges commerciaux avec les pays d'outre mer. En 2006, quatre grands courants d'échanges ont représenté près de 80 % de l'ensemble du commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis. Les échanges commerciaux entre les provinces de l'Est[5] et l'Europe de l'Ouest se sont classés au premier rang à hauteur de 72 milliards $ (24 milliards $ d'exportations, 48 milliards $ d'importations), suivis par les échanges entre les provinces de l'Est et l'Asie à hauteur de 60,4 milliards $, les échanges entre les provinces de l'Ouest et l'Asie à hauteur de 40,3 milliards $ et les échanges entre l'Est du Canada et l'Amérique latine (principalement le Brésil et le Mexique) à hauteur de 32,2 milliards $. Tous ces courants avaient une forte composante d'importations.

Pour d'autres précisions sur les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et d'autres pays, voir les tableaux A2-1 à A2-9 de l'addenda.

FIGURE 2-4 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET D'AUTRES PAYS, 1988 – 2006



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2006.
Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

NOUVELLES TENDANCES

Entre 1996 et 2006, le taux de croissance annuel moyen des importations en provenance d'autres pays que les États-Unis a atteint 8,9 %, soit deux fois le taux des exportations du Canada vers ces pays (4,3 %). Sur les 20 principaux partenaires commerciaux du Canada en 2006, six pays ont enregistré un taux de croissance annuel moyen à deux chiffres durant la période 1996-2006 : l'Algérie (21 % des importations); la République populaire de Chine (respectivement 21 % et 10 % des importations et des exportations); l'Inde (12 % et 17 % des importations et des exportations canadiennes); le Brésil (12 % des importations); le Mexique (respectivement 10 % et 13 % des importations et des exportations); et l'Irlande (16 % des importations). Le tableau A2-10 de l'addenda donne une liste des 25 principaux partenaires commerciaux du Canada en 2006, avec leur classement et leur taux de croissance.

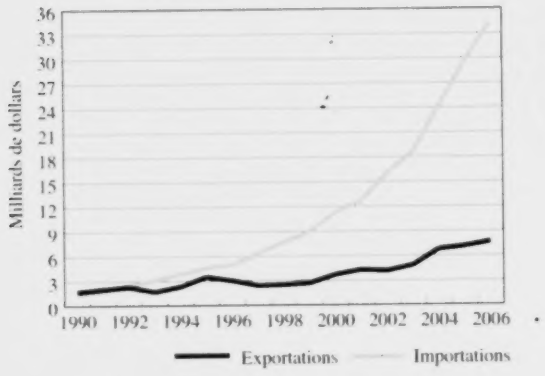
L'augmentation des échanges commerciaux entre la Chine et le Canada et les États-Unis a été une nouvelle force d'entraînement des entreprises nord-américaines, exerçant de nouvelles pressions sur les infrastructures de transport et la logistique modale. Entre 2001 et 2006, les exportations et les importations entre la Chine et le Canada ont affiché un taux de croissance annuel moyen de respectivement 12 % et 22 %. En 2006, la Chine s'est classée respectivement aux deuxième (34,3 milliards $) et quatrième rangs (7,7 milliards $) en ce qui concerne le total des importations et des

4 Le Centre des États-Unis comprend les États limitrophes de la région des Grands Lacs (Michigan, Ohio, Indiana, Illinois, Wisconsin) de même que le Minnesota, l'Iowa, le Missouri, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska et le Kansas.

5 Les provinces de l'Est comprennent les provinces de l'Atlantique, le Québec et l'Ontario; les provinces de l'Ouest comprennent les provinces des Prairies, la Colombie-Britannique et les territoires.

exportations du Canada avec le reste du monde. Il s'ensuit que la Chine a dépassé le Japon et le Mexique au chapitre des importations à la fois pour le Canada et les États-Unis. La figure 2-5 illustre l'évolution du commerce entre le Canada et la Chine depuis 1990.

FIGURE 2-5 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LA CHINE (RÉPUBLIQUE POPULAIRE), 1990 – 2006



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2006.

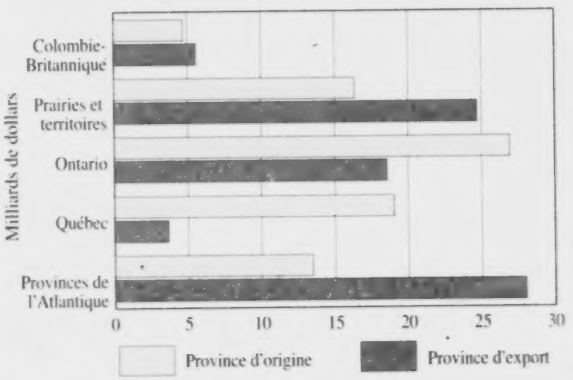
Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

Entre 1996 et 2006, les exportations maritimes vers la Chine ont triplé pour atteindre 7 milliards $, alors que les exportations par avion ont plus que sextuplé par rapport à leur niveau de 1996 et se sont chiffrées à 830 millions $. Du côté des importations, le tableau est analogue, puisque les importations maritimes ont quadruplé et que les importations par avion ont été multipliées par 13 par rapport à leur niveau de 1996. Comme nous l'avons vu plus haut, outre la Chine, des pays comme le Mexique, l'Inde, le Brésil et d'autres ont eux aussi affiché une forte croissance de leurs échanges commerciaux avec le Canada en un très court laps de temps.

L'impact de cette augmentation des échanges sur le réseau de transport du pays a été considérable ces dernières années. Une part importante de cette hausse des échanges a été acheminée dans des conteneurs, ce qui a provoqué des encombrements dans les principaux ports de la côte Ouest comme Vancouver, Los Angeles et Long Beach. En 2006, le total des exportations de matières premières du Canada vers d'autres pays (à l'exclusion des États-Unis) s'est chiffré à 80,5 milliards $, dont 28 milliards $ (35 %) ont été expédiées par des postes douaniers de Colombie-Britannique (comme des ports de mer et des aéroports) et 24,7 milliards $ (31 %) par des ports douaniers du Québec. La figure 2-6 illustre cette hausse des échanges commerciaux selon la province d'origine et la province d'exportation. Les données actuelles sur le commerce ne permettent pas de dégager une tendance semblable sur les importations.

Près de 75 % des exportations du Canada (selon la valeur) vers les pays d'Asie ont été expédiées par des ports douaniers de Colombie-Britannique, dont la majeure partie des exportations vers le Japon (84 %), la Chine (77 %) et la Corée du Sud (73 %). Le tableau A2-11 de l'addenda illustre plus en détail les exportations du Canada qui transitent par les ports douaniers de Colombie Britannique.

FIGURE 2-6 : TOTAL DES EXPORTATIONS DU CANADA VERS D'AUTRES PAYS QUE LES ÉTATS-UNIS, SELON LA PROVINCE D'ORIGINE ET D'EXPORTATION, 2006



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2006.

Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

SECTEURS D'IMPORTANCE POUR LES TRANSPORTS

VOYAGES ET TOURISME

En 2006, les voyages internationaux à destination et en provenance du Canada n'ont pratiquement pas changé par rapport à 2005, car le nombre de touristes en visite au Canada a reculé tandis que le nombre de Canadiens se rendant à l'étranger a augmenté. Les Américains ont effectué 28,9 millions de déplacements au Canada en 2006, soit une baisse de 8,8 % par rapport à 2005. C'est la deuxième année qu'un tel repli est enregistré. Les déplacements en automobile d'une durée inférieure à 24 heures effectués par les Américains ont reculé de 12,5 % pour s'établir à 13,7 millions, soit le plus faible chiffre jamais enregistré pour la deuxième année d'affilée. Les touristes d'outre-mer ont effectué 4,5 millions de voyages au Canada en 2006, soit à peu près le même nombre qu'en 2005. Il y a eu de fortes augmentations du nombre de touristes en provenance de Chine, du Mexique, de France et de Corée du Sud, et d'importants replis des touristes en provenance du Japon, du Royaume-Uni et d'Allemagne. Dans l'ensemble, les voyages de non-résidents au Canada ont baissé de 7,7 % en 2006. Les Canadiens ont effectué 46,9 millions de voyages internationaux, soit

6,5 % de plus qu'en 2005. Les voyages à destination des États-Unis ont augmenté de 6,3 % alors que les voyages à l'étranger ont augmenté de 8 %.

Le tableau 2-3 illustre les voyages internationaux en 2006.

TABLEAU 2-3 : VOYAGES INTERNATIONAUX, 2006

	2006	*% de changement from 2005*
Voyages des Canadiens	46 912 299	6,5
Aux États-Unis	40 173 361	6,3
Automobile	32 758 211	6,1
Moins de 24 heures	23 460 289	5,3
Plus de 24 heures	9 297 922	8,2
Avion	5 600 452	7,9
Vers tous les autres pays	6 738 938	8,0
Voyages des non-résidents	33 390 211	(7,7)
Par des résidents des États-Unis	28 872 674	(8,8)
Automobile	22 064 881	(9,9)
Moins de 24 heures	13 746 928	(12,5)
Plus de 24 heures	8 317 953	(5,2)
Avion	4 175 598	(2,4)
Voyages de tous les autres non-résidents	4 517 537	0,3
Total des voyages internationaux	80 302 510	0,1

Source : Statistique Canada, cat. nº 66-001.

En 2005, les Canadiens ont effectué au total 207 millions de déplacements au Canada[6]. Sur ce chiffre, 58,3 % étaient des voyages de moins de 24 heures et 41,7 %, des voyages de plus de 24 heures. La majorité ont été des voyages intraprovinciaux (92 %). L'automobile ou le camion était le moyen de locomotion de 92,8 % des voyages, tandis que les avions commerciaux et les autocars ont représenté chacun un peu plus de 2 %. Les visites à des amis ou parents ont été le but de 44 % des déplacements, contre 42,6 % qui étaient des voyages d'agrément et 5 %, des voyages d'affaires.

En 2005, les dépenses touristiques au Canada ont augmenté de 6,7 % pour atteindre 66,9 millions $, après avoir augmenté de 7,2 % en 2005. Les dépenses touristiques des Canadiens ont une fois de plus été plus vigoureuses que celles des étrangers. En 2006, les dépenses des Canadiens ont augmenté de 10 %, soit juste un peu moins que la hausse de 10,9 % enregistrée en 2005. Pour la deuxième année d'affilée, les étrangers en visite au Canada ont engagé moins de dépenses touristiques, 1,8 % de moins en 2006 et 1,3 % de moins en 2005. Les dépenses touristiques consacrées aux transports ont augmenté de 8,3 % en 2006, les dépenses consacrées aux voyages en avion, de 10,8 %, et les dépenses automobiles, de 5,6 %. Cela fait suite à une hausse de 12,7 % des dépenses touristiques consacrées aux transports en 2005. (On trouvera des tableaux détaillés sur le tourisme dans l'addenda.)

EMPLOI

On estime à environ 881 000[7] le nombre de personnes employées à temps plein et à temps partiel dans le secteur des transports en 2006. Par mode, les entreprises de camionnage et de transport par autobus/autocar ont concentré le plus grand nombre d'employés, avec respectivement 363 000 (41 %) et 95 000 employés (10 %). L'emploi dans le secteur du transport aérien s'est rétabli ces dernières années et, de son niveau plancher de 76 900 employés en 2002, il est passé à environ 80 100 employés en 2006, soit proche du niveau de 2001 mais toujours en deçà des 86 000 employés qu'il comptait en 2000. Depuis le milieu des années 1990, le niveau général d'emploi a augmenté dans l'industrie de l'autobus/autocar, les services de camionnage[8], les services de taxi et de limousine, le transport maritime et le transport par pipeline. L'estimation de 34 700 employés travaillant dans les services ferroviaires en 2006 reflète la baisse constante de l'emploi dans ce secteur. Le transport ferroviaire employait 67 000 personnes en 1990.

Pour d'autres précisions sur l'emploi et les salaires dans le secteur des transports, consulter les tableaux A2-23 à A2-48 de l'addenda.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE

En 2004, le prix du brut a fait un bond de 33 %, passant d'un prix moyen de 42 $US le baril en 2003 à 57 $US (prix sur la New York Mercantile Exchange [NYMEX]). Cette hausse a été attisée par la demande mondiale – en particulier par la demande sans relâche d'essence automobile en Amérique du Nord – conjuguée à l'incertitude sur les marchés auréolant l'offre future de pétrole brut bon marché. En particulier, on a commencé à voir publier des rapports incitant à penser que les réserves saoudiennes de pétrole brut non corrosif n'étaient pas aussi vastes qu'on l'avait pensé au préalable et que la production future devrait venir du pétrole plus lourd, qui coûte plus cher à extraire et à raffiner.

Ces facteurs étaient toujours en place au cours de la première moitié de 2005, ce qui a fait grimper le prix du brut sur la NYMEX à plus de 59 $US le baril au mois de juillet

6 Depuis le début de 2005, on procède chaque année à une enquête sur les voyages des résidents du Canada (EVRC) pour mesurer les voyages intérieurs au Canada. Celle-ci remplace l'Enquête sur les voyages des Canadiens (EVC). Proposant plusieurs changements de définition et un nouveau questionnaire, cette enquête permet d'établir des estimations des voyages intérieurs qui concordent mieux avec les lignes directrices internationales préconisées par l'Organisation mondiale du tourisme et la Commission de statistique des Nations Unies. La nouvelle enquête saisit les voyages en dehors de la ville, quelle que soit la distance, et les déplacements d'une durée de moins de 24 heures à une distance d'au moins 40 km de chez soi.

7 Cette estimation exclut le nombre d'emplois dans les entreprises privées de camionnage.

8 La forte augmentation de l'emploi dans l'industrie du camionnage en 2004 (voir tableau A2 25 de l'addenda), qui se reflète dans le niveau d'emploi estimatif de ce secteur en 2005, est attribuable à une hausse de 12 % des transporteurs pour compte d'autrui de taille moyenne/importante (c.-à-d. ceux dont les revenus annuels sont supérieurs à 1 million $) en 2004 par rapport aux transporteurs recensés en 2003.

(soit 29 % de plus que la moyenne de 2004). L'ouragan Katrina et les dégâts qu'il a causés aux plates formes de forage en mer et aux raffineries sur la côte du Sud-Est des États-Unis ont fait grimper le prix du brut à un niveau record de 66,12 $US le baril en septembre 2005. Après cela, à l'issue des fluctuations saisonnières habituelles, le prix du baril est retombé à 58,77 $US en novembre 2005.

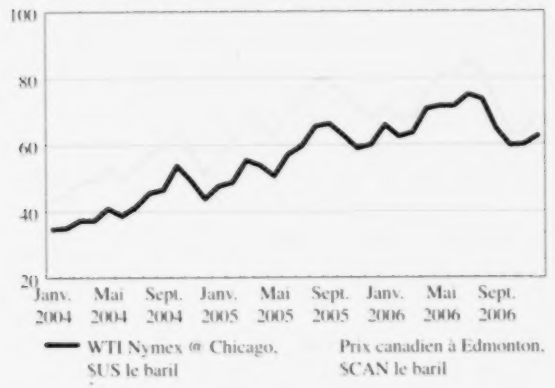
Le prix du pétrole brut a recommencé à augmenter en décembre 2005 avec l'arrivée de l'hiver et l'augmentation de la demande de mazout qui va de pair, atteignant 63,44 $US en mars 2006. On a observé des prix du brut au printemps et à l'été, en raison de l'augmentation de la demande de voyages. En 2006, ces fluctuations saisonnières ont été accentuées par la crainte de nouveaux dégâts aux installations pétrolières durant la saison des ouragans.

C'est ainsi que le prix du West Texas Intermediate (WTI) sur la NYMEX a atteint un record mensuel de tous les temps de 74,88 $US en juillet 2006. Après ce pic, l'absence d'ouragans dévastateurs a rassuré les marchés et le prix par baril a baissé de plus de 15 $US pour s'établir à 59,65 $US au mois d'octobre. La douceur de la première partie de l'hiver dans l'Est de l'Amérique du Nord a également contribué à accélérer cette baisse. Des hausses minimes ont été enregistrées au cours des deux derniers mois de l'année.

Le prix annuel moyen par baril a augmenté de 16,9 % en 2006, passant de 57,04 $US en 2005 à 66,60 $US en 2006. À titre de comparaison, le prix annuel moyen du baril en 2005 a été supérieur de 57 % à celui de 2004.

Les prix du pétrole canadien ont suivi une courbe analogue, comme en témoigne la figure 2-7.

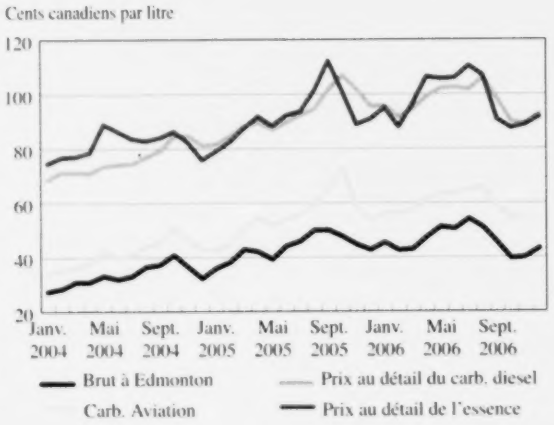
FIGURE 2-7 : PRIX DU BRUT À NEW YORK ET À EDMONTON, 2004 – 2006



Source : M.J. Ervin & Associates.

La figure 2-8 illustre l'évolution des prix au détail de l'essence et du carburant diesel au Canada, de même que du prix du carburant aviation à base de kérosène pour les consommateurs (net de toutes les taxes) converti en cents canadiens le litre, par rapport au prix du brut intérieur à Edmonton. Cette figure montre que le prix des carburants des transports a suivi une courbe analogue à celle du brut depuis trois ans. La seule exception a été la période qui a suivi l'ouragan Katrina en 2005 lorsque les États-Unis ont connu une pénurie de produits raffinés à cause des dégâts subis par certaines raffineries.

FIGURE 2-8 : PRIX AU DÉTAIL DES CARBURANTS PAR RAPPORT AUX PRIX DU BRUT INTÉRIEUR, 2004 – 2006



Source : M.J. Ervin & Associates.

Comme le montre le tableau 2-4, les prix au détail de l'essence et du carburant diesel routiers ont augmenté respectivement de 5,8 % et de 4,5 % en 2006. Ces hausses sont nettement inférieures aux hausses respectives de 13,5 % et de 22,2 % enregistrées en 2005. La hausse du prix du carburant diesel pour les transporteurs ferroviaires a été estimée à environ 8 % en 2006, si l'on se fonde sur l'augmentation du prix au détail du carburant diesel lorsqu'on en soustrait les taxes de vente fédérales et provinciales.

En 2006, le prix du carburant pour les compagnies aériennes est estimé d'après le prix américain que paient les consommateurs et qui a été fourni par le ministère de l'Énergie des États-Unis. Bien que les hausses de prix soient inférieures à celles de 2005, elles sont néanmoins appréciables : 15,9 % pour le carburant aviation et 11,4 % pour l'essence aviation (qui alimente uniquement les avions à moteurs à pistons). Ces hausses plus importantes dans le secteur de l'aéronautique sont vraisemblablement attribuables à la vigueur de la demande de voyages en avion, comme on le verra dans d'autres parties de ce rapport, qui se solde par une forte demande de carburants aviation.

TABLEAU 2-4 : PRIX DU CARBURANT POUR LES TRANSPORTS ROUTIER, FERROVIAIRE ET AÉRIEN, 2003 – 2006

	Carburant diesel routier (détail)		*Essence routière (détail)*		*Carburant diesel ferroviaire*		*Prix du carburant aviation pour les compagnies aériennes – Niveaux I à III*		*Prix du carburant aviation pour les compagnies aériennes Niveaux I à III*	
	Cents le litre	*% d'augmentation annuelle*	*Cents le litre*	*% d'augmentation annuelle*	*Cents le litre*	*% d'augmentation annuelle*	*Cents le litre*	*% d'augmentation annuelle*	*Cents le litre*	*% d'augmentation annuelle*
2003	69,11	8,6	73,19	6,3	37,46	4,3	39,21	17,9	74,02	12,5
2004	75,90	9,8	81,31	11,1	39,27	4,8	46,93	19,7	70,78	(4,4)
2205	92,78	22,2	92,31	13,5	53,26	35,6	58,99	25,7	81,76	15,5
2006	96,95	4,5	97,67	5,8	57,44	7,9	68,35	15,9	91,05	11,4

Source : Adapté de M.J. Ervin & Associates, ainsi que des bases de données du ministère de l'Énergie des États Unis et de Transports Canada.

Le tableau 2-5 montre que les hausses des prix du carburant ont des conséquences sur les charges d'exploitation des transporteurs et sur le prix des services de transport. Dans ce tableau, les structures des coûts et des recettes de 2005 des principales entreprises de transport ont servi à estimer l'incidence des hausses des prix du carburant sur l'ensemble des charges d'exploitation des services de transport.

TABLEAU 2-5 : IMPACT FINANCIER DES HAUSSES DES PRIX DU CARBURANT SUR CERTAINS SECTEURS DES TRANSPORTS, 2005 – 2006

(Millions de dollars)

	Camionnage[1]	*CN et CFCP*	*VIA Rail*	*Transports en commun urbains*	*Compagnies aériennes niveaux I à III*
2005					
Coûts du carburant	1 594	1 014	30	370	3 216
Coût du carburant en pourcentage des dépenses d'exploitation	6,4	15,8	7,0	7,7	24,3
Recettes d'exploitation	26 148	8 673	261	2 615	13 982
Total des dépenses d'exploitation	24 941	6 440	430	4 784	13 252
Recettes nettes	**1 208**	**2 233**	**(169)**	**(2 169)**	**730**
Hausse des coûts du carburant	**72**	**80**	**2**	**17**	**511**
% de hausse des coûts du carburant	4,5	7,9	7,9	4,5	15,9
2006 (estimation)					
Coûts du carburant	1 666	1 094	33	387	3 726
Coût du carburant en pourcentage des dépenses d'exploitation	6,7	16,8	7,5	8,1	27,1
Recettes d'exploitation	26 148	8 673	261	2 615	13 982
Total des dépenses d'exploitation	25 012	6 520	433	4 801	13 763
Recettes nettes	**1 136**	**2 153**	**(172)**	**(2 186)**	**219**

Notes : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis. Le tableau 2-5 montre qu'une hausse du prix des carburants fait augmenter les dépenses d'exploitation d'une entreprise de transport, ce qui à son tour réduit ses recettes nettes (en présumant que les recettes d'exploitation restent les mêmes). Cette corrélation directe entre l'augmentation des coûts du carburant et la baisse des recettes est confirmée par la soustraction des recettes nettes de 2006 des recettes nettes de 2005 – l'écart équivaut exactement aux chiffres de la rangée « Hausse des coûts du carburant ».

1 D'après les données financières des entreprises dont le chiffre d'affaires est égal ou supérieur à 1 million $.

Source : Estimé par Transports Canada à partir de bases de données de Transports Canada sur les prix du carburant et sur les recettes et les dépenses des transporteurs.

- En 2005, les coûts du carburant représentaient 6,4 % des dépenses d'exploitation des entreprises de camionnage (dont le chiffre d'affaires était égal ou supérieur à 1 million $). Une hausse de 4,5 % des prix du carburant a pour effet de faire grimper les charges d'exploitation de 0,29 %, ce qui fait reculer les recettes nettes d'un peu plus de 1,2 milliard $ à juste un peu plus de 1,1 milliard $.
- Les coûts du carburant représentent 15,8 % des dépenses d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et du Chemin de fer Canadien Pacifique. Une augmentation de 7,9 % du prix du carburant diesel a pour effet de faire grimper les charges d'exploitation des compagnies de marchandises de 1,2 % et de faire baisser ses recettes nettes de 80 millions $. Pour les services ferroviaires voyageurs, une hausse des coûts du carburant a pour effet de faire grimper les charges d'exploitation de 0,6 % et de faire baisser les recettes nettes de 3 millions $.
- Les coûts du carburant représentaient 7,7 % des dépenses d'exploitation des commissions urbaines de transport en commun en 2005. La hausse estimative de 4,5 % des prix de l'énergie qu'elles ont connue en 2006 a pour effet de faire grimper leurs charges d'exploitation de 0,3 % et de réduire leurs recettes de 17 millions $.
- Dans l'industrie du transport aérien, qui est un secteur à forte intensité d'énergie, les coûts du carburant représentent 24,3 % des dépenses d'exploitation des transporteurs de classes I à III. D'après la hausse des prix du carburant aviation, ce secteur a vu augmenter ses coûts de carburant de 15,9 %, ce qui s'est traduit par une hausse de 3,9 % de ses dépenses d'exploitation totales en 2006 et par une baisse de 511 millions $ de ses recettes nettes.

D'après Statistique Canada[9], la consommation totale d'énergie intérieure a reculé de 0,4 % en 2005, passant de 7 673 à 7 638 pétajoules. « Un pétajoule équivaut à peu près à la quantité d'énergie qu'il faut pour exploiter le réseau de métro de Montréal pendant un an »[10].

9 Statistique Canada, *Le Quotidien / The Daily*, 16 mars 2007.

10 Idem, page 1.

La consommation d'énergie du secteur des transports a représenté en 2005 environ 35 % de la consommation totale d'énergie de l'économie canadienne, ce qui est supérieur à la part observée depuis 1997. Des données préliminaires montrent que l'énergie totale utilisée par le secteur des transports a augmenté de 2,6 % en 2005, une augmentation qui s'explique par l'importance relative du secteur.

La consommation d'essence routière a chuté de 0,5 % alors que la consommation de carburant diesel routier s'est accru de 5,2 %, pour une augmentation nette de la consommation énergétique routière de 1,2 %.[11] Après des diminutions en 2003 et 2004, l'utilisation énergétique par l'industrie des pipelines s'est accru de 18,6 % en 2005, le tout généré par la hausse de al demande pour les produits pétroliers canadiens sur les marchés américains suite aux pénuries qui ont suivi l'ouragan Katrina.

La consommation de carburant par le secteur ferroviaire a augmenté de 5,1 et de 3,9 % pour le secteur du transport aérien. L'industrie maritime a été le seul secteur – mise à part les ventes de gazoline routière – à connaître un déclin de consommation énergétique (2,6 %). Voir les tableaux A2-49 à A2-56 de l'addenda pour plus d'information sur la consommation énergétique par le secteur des transports.

PRODUCTIVITÉ ET ÉVOLUTION DES PRIX DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

En 2005, la productivité totale des facteurs a augmenté de 2,6 % dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises (classe I) et de 7,9 % dans l'industrie du transport aérien. Les gains enregistrés dans le secteur ferroviaire résultent avant tout de la productivité des autres matériaux et services (résiduel de la main-d'œuvre, du carburant et des capitaux), tandis que les gains dans l'industrie du transport aérien sont répartis entre un certain nombre de facteurs. La productivité totale des facteurs a accusé une hausse de 2,1 % pour VIA Rail mais une baisse de 4,3 % pour les commissions de transport en commun. On ne dispose pas de résultats pour le secteur du camionnage en raison de problèmes de données.

Les coûts unitaires de carburant (coûts par unité de production) ont augmenté de 34,4 % dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises. Même si la consommation de carburant a légèrement augmenté, la hausse des coûts unitaires s'explique presque exclusivement par la forte hausse des prix du carburant et par la suspension des achats de carburant en contrepartie par les transporteurs ferroviaires. Les coûts unitaires de carburant ont également augmenté dans l'industrie du transport aérien, à hauteur de 23,2 %. VIA Rail et les commissions de transport en commun ont également été touchées par les prix du carburant, puisque leurs coûts unitaires ont augmenté de respectivement 21 % et 17,5 %.

Les prix des transports ont augmenté dans bien des secteurs en 2005. Les prix du transport ferroviaire des marchandises ont progressé de 9,8 %, ce qui s'explique dans une large mesure par l'inclusion des suppléments de carburant. Les prix des compagnies aériennes ont augmenté de 3,6 %, alors que ceux de VIA Rail ont progressé de 1,7 %. Les prix des commissions de transport en commun ont progressé de 3,5 % durant l'année. En dépit des hausses de prix, la production (généralement exprimée en passagers-kilomètres ou en tonnes-kilomètres) a également augmenté en 2005. Elle a augmenté de 4,8 % dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises, de 8,2 % dans l'industrie du transport aérien, de 4,1 % pour VIA Rail et de 3,6 % pour les commissions de transport en commun. Pour d'autres précisions, consulter les tableaux A2-57 à A2-65 de l'addenda.

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

PRODUCTION À VALEUR AJOUTÉE DES TRANSPORTS COMMERCIAUX

Il existe des estimations[12] de la valeur ajoutée de la production pour les services de transport assurés par des entreprises commerciales ou pour compte d'autrui. Ces estimations ne tiennent pas compte des services de transport assurés par des entreprises pour leurs propres besoins, comme les entreprises privées de camionnage.

Le tableau 2-6 illustre la contribution des différents modes de transport au PIB du Canada en 2006.

En 2006, les entreprises de transport commercial au Canada ont représenté 45,8 milliards $ (dollars de 1997) ou 4,3 % du PIB du Canada, ce qui est sans changement par rapport à 2004. Le camionnage est incontestablement le secteur le plus important, puisqu'il représente 15,1 milliards $ ou 1,4 % de la production globale. Le transport aérien et le transport ferroviaire ont représenté respectivement 4,7 milliards $ ou 0,4 % et 6 milliards $ ou 0,6 %, alors que les transports en commun ont représenté 3,2 milliards $ ou 0,3 % du PIB.

11 Voir l'addenda à ce rapport pour plus de détails

12 La mesure de la production à valeur ajoutée est désignée comme la production nette. Elle équivaut à la production brute ou au chiffre d'affaires global diminué des biens et des services achetés par une entreprise comme facteurs de production intermédiaires et n'englobe que les facteurs primaires comme la main-d'œuvre

TABLEAU 2-6 : TRANSPORT COMMERCIAL EN PROPORTION DU PIB[1], 2006

Secteur	*Millions de $ constants de 1997*	*% du PIB*
Transport aérien	4 713	0,4
Transport ferroviaire	6 046	0,6
Transort maritime	1 501	0,1
Camionnage	15 050	1,4
Transports en commun	3 198	0,3
Autocars interurbains et ruraux	192	0,0
Divers moyens de transp. de surf. de passagers	1 978	0,2
Autres transports[2]	13 096	1,2
Entreprises de transport	45 774	4,3

1 Produit intérieur brut au coût des facteurs
2 Comprend les services panoramiques et touristiques,postaux et de messageries, de même que les activités de soutien des autres moyens de transport, comme la manutention des bagages, le pilotage, les opérations portuaires, et le chargement et le déchargement des wagons de chemin de fer.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0019 de CANSIM.

DEMANDE RELATIVE AUX TRANSPORTS

Le tableau 2-7 illustre la demande relative aux transports en proportion du PIB.

En 2006, le total des dépenses de transport par rapport à la demande finale de biens a représenté 12,1 % des dépenses de l'économie canadienne. Les dépenses personnelles de transport ont dominé la demande de transport et ont représenté 8,4 % du PIB. En 2006, ces dépenses ont augmenté de 5,3 %. Les achats de matériels de transport, essentiellement des véhicules automobiles, ont concentré 3,6 % du PIB, alors que les autres dépenses consacrées aux véhicules automobiles, dont les dépenses d'entretien et de réparation, de carburant et d'immatriculation ont représenté 3,7 % de plus. Les dépenses personnelles consacrées aux transports commerciaux ont représenté 1 % du PIB total. Pour une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles de transport, voir le tableau A2-65 de l'addenda.

Les investissements dans les transports ont représenté 2,9 % du PIB en 2006. Les investissements des entreprises dans les transports ont monopolisé la part la plus importante, à hauteur de 2,2 % du PIB. Les investissements des entreprises dans les transports ont augmenté de 8,8 % alors que les investissements des entreprises dans les matériels de transport ont progressé de 140,3 %. Les investissements publics sont dominés par les dépenses consacrées au réseau routier, et ils représentent 91 % des dépenses d'investissement de l'État dans les transports et 0,6 % du PIB. Pour d'autres précisions sur les dépenses de l'État consacrées aux transports, voir le chapitre 3 de ce rapport.

Le commerce des pièces automobiles a dominé les exportations et les importations. En 2006, les exportations de matériels automobiles, y compris les pièces, ont représenté 6,6 % du PIB, contre 6,9 % aux importations. Les exportations d'automobiles ont reculé de 6 %, alors que les importations ont augmenté de 1,8 %.

TABLEAU 2-7 : DEMANDE DE TRANSPORT EN PROPORTION DU PIB, 2006

	Millions de dollars 2006	*% du PIB 2006*	*% du taux de croiss. annuel 2005 – 2006*	*% du taux de croiss. annuel 2000 – 2005*
Dépenses personnelles consacrées aux transports	**121 076**	**8,4**	**5,3**	**4,3**
Matériels de transport neufs et usagés	51 239	3,6	3,8	2,7
Matériels de transport neufs et usagés	16 546	1,1	5,9	5,9
Carburants et lubrifiants des transports	29 301	2,0	6,0	6,4
Autres services liés aux matériels de transport	9 242	0,6	6,1	7,8
Achat de services de transport commercial	14 748	1,0	8,6	2,2
Investissements dans les transports	**41 439**	**2,9**	**9,3**	**N/D**
Investissements des entreprises dans les transports	32 052	2,2	8,8	N/D
Investissements des entreprises dans les transports	2 347	0,2	5,4	1,8
Matériels de transport	27 708	1,9	4,9	3,1
Inventaires	1 997	0,1	140,3	N/D
Investissements publics dans les transports	9 387	0,7	11,0	8,0
Infrastructures de transport (routes)	8 512	0,6	12,0	8,3
Matériels de transport	875	0,1	2,9	5,8
Dépenses publiques de transport[1]	**15 745**	**1,1**	**(5,9)**	**5,5**
Entretien des routes	9 851	0,7	(9,2)	4,1
Subventions versées aux transports en commun	3 312	0,2	0,0	7,2
Autres dépenses	2 581	0,2	(0,6)	9,3
Exportations	**95 073**	**6,6**	**(4,7)**	**(1,8)**
Produits automobiles	82 894	5,8	(6,0)	(2,1)
Transports commerciaux	12 179	0,8	4,7	0,8
Importations	**98 976**	**6,9**	**3,2**	**1,0**
Produits automobiles	79 786	5,5	1,8	0,2
Transports commerciaux	19 190	1,3	9,5	4,7
Total de la demande finale de transport	**174 357**	**12,1**	**0,5**	**N/D**
Produit intérieur brut aux prix du marché	**1 439 291**	**100,0**	**4,9**	**5,0**
Total de la demande intérieure de transport	176 263	12,2	4,5	N/D
Demande intérieure finale	**1 393 590**	**96,8**	**6,5**	**5,5**

Note : N/D = non disponible.
1 : Données relatives à 2005; les taux de croissance par rapport à l'année d'avant intéressent 2003.

Source : Comptes nationaux des revenus et des dépenses de Statistique Canada, Transports Canada.

La demande intérieure de transport a représenté 12,1 % de la demande intérieure finale en 2006.

DÉPENSES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

TRANSPORTS COMMERCIAUX

Le tableau 2-8 illustre l'importance des transports commerciaux[13] provinciaux et territoriaux dans le PIB global du Canada. En 2005, la majeure partie des activités de transport se sont déroulées en Ontario et au Québec, qui, ensemble, ont concentré 54 % du total des transports commerciaux mesurés en fonction du PIB. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont représenté 32 % de ce total. Le pourcentage de l'Alberta dans le total national a augmenté aux dépens du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique.

TABLEAU 2-8 : TRANSPORTS COMMERCIAUX EN POURCENTAGE DU PIB PROVINCES ET TERRITOIRES, 2005

	Millions de dollars courants	*$ du total canadian*	*% du total provincial/ territorial*
Terre-Neuve-et-Labrador[1]	530,3	1,0	3,2
Île-du-Prince-Édouard[1]	92,6	0,2	2,7
Nouvelle-Écosse[1,2]	1 059,9	2,1	4,1
Nouveau-Brunswick[2]	1 072,6	2,1	5,3
Québec	9 802,7	19,2	4,2
Ontario	17 940,6	35,1	3,9
Manitoba[1]	2 315,6	4,5	6,7
Saskatchewan	2 188,0	4,3	6,3
Alberta	8 127,4	15,9	5,0
Colombie-Britannique	8 450,3	16,5	6,3
Territoires[1,2]	242,4	0,5	4,2

Note : PIB aux prix de base.
1 Comprend l'entreposage.
2 Comprend le transport par pipeline.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0025 de CANSIM.

DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

En 2005, les Canadiens ont consacré 114,9 milliards $ aux transports personnels. Sur ce total, les habitants de l'Ontario ont dépensé 39 %, ceux du Québec, 23 %, ceux de Colombie Britannique, 13 %, et ceux de l'Alberta, 11 %.

Par tête, les habitants de l'Alberta ont consacré en moyenne 4 291,5 $ aux transports en 2005, soit plus que tout autre territoire ou province, alors que les habitants du Nunavut sont ceux qui ont dépensé le moins, soit à peine 1 340 $. Parmi les autres provinces et territoires, seuls les habitants du Yukon ont dépensé plus que la moyenne nationale, qui s'établit à 3 562 $.

En moyenne, les transports ont représenté 15,1 % du total des dépenses personnelles engagées par les Canadiens. Les habitants du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Alberta et du Yukon ont consacré plus de 15 % de leurs dépenses personnelles totales aux transports.

Les dépenses personnelles de transport ont représenté 8,8 % de la demande intérieure au Canada en 2005. La proportion a été plus élevée au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario, mais d'à peine 6,2 % au Yukon, de 3,6 % dans les Territoires du Nord-Ouest et de 2,1 % au Nunavut.

Le tableau 2-9 illustre les dépenses personnelles consacrées aux transports par province et territoire en 2005. Le tableau A2-66 à l'addenda montre les dépenses personnelles liées aux transports par type de produit.

TABLEAU 2-9 : DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS – PROVINCES ET TERRITOIRES, 2005

	Millions de dollars	*Dollars par tête*	*% des dépenses personnelles totales prov./terr.*	*% des dépenses totales de transport au Canada*	*% de la demande finale intérieure des prov./terr.*
Terre-Neuve	1 525	2 955	14,8	1,3	7,7
Île-du-Prince-Édouard	423	3 062	14,7	0,4	8,3
Nouv.-Écosse	3 057	3 259	14,7	2,7	8,4
Nouv.-Brunswick	2 442	3 247	15,8	2,2	9,0
Québec	26 577	3 498	16,1	23,4	9,5
Ontario	44 568	3 554	14,6	38,8	8,9
Manitoba	3 650	3 100	14,2	3,2	8,4
Saskatchewan	3 054	3 072	13,9	2,7	7,9
Alberta	13 977	4 291	16,1	11,4	7,9
Col.-Britannique	14 620	3 436	14,0	12,9	8,5
Yukon	130	4 182	15,1	0,11	6,2
Territoires du Nord-Ouest	145	3 374	12,0	0,13	3,6
Nunavut	40	1 340	7,9	0,03	2,1
Canada	**114 939**	**3 562**	**15,1**	**100,0**	**8,8**

Source : Statistique Canada

13 Faute d'estimations en dollars constants du PIB provincial par industrie, seules des estimations en dollars courants sont disponibles. L'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de ces données est 2002. Pour certains territoires et provinces, il est impossible d'obtenir des estimations qui n'englobent pas l'entreposage ou le transport par pipeline pour des raisons de confidentialité.

DÉPENSES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES GOUVERNEMENTS

3

En 2005-2006, tous les ordres de gouvernement ont consacré près de 24 milliards $ aux dépenses de transport.

Ce chapitre résume l'ensemble des dépenses et des recettes de transport par ordre de gouvernement avant de donner un aperçu des répercussions financières de la participation du secteur public au domaine des transports. Il propose ensuite un tour d'horizon des recettes fédérales et provinciales provenant des usagers des transports avant d'offrir une ventilation détaillée des dépenses par ordre de gouvernement. Enfin, il présente les dépenses fédérales ventilées par mode.

DÉPENSES PUBLIQUES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Les dépenses consacrées aux transports par tous les ordres de gouvernement ont atteint près de 24,2 milliards $ en 2005-2006, soit une hausse de 2,5 milliards $ ou de 11,4 % par rapport à l'année d'avant. Le tableau 3-1 illustre ces dépenses depuis 2002-2003. Les dépenses consacrées aux transports par les gouvernements par habitant ont également augmenté de 10,3 % pour atteindre 747 $. Même si tous les ordres de gouvernement ont contribué à cette croissance, ce sont les gouvernements provinciaux et territoriaux qui ont affiché la hausse la plus importante, puisqu'ils ont majoré leurs dépenses nettes de 2 milliards $, ou 21,2 %. Les administrations locales ont augmenté leurs dépenses nettes de 31,8 millions $, ou 0,3 %. Les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral aux transports ont augmenté de 442,1 millions $, ou 15 %, pour atteindre 3,4 milliards $ et on s'attend à ce qu'elles augmentent de 161,2 millions $, ou de 4,8 %, en 2006 2007. L'ensemble des droits et des recettes fiscales que tous les gouvernements perçoivent auprès des usagers des transports se sont chiffrés à 15,7 milliards $ en 2005-2006, soit une hausse de 0,5 %. Les recettes fédérales non fiscales perçues auprès des usagers des transports

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES GOUVERNEMENTS, 2002-2003 À 2006-2007

(millions de dollars)

	2002-2003	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006*	*2006-2007F*
Dépenses de Transports Canada (brutes)[1]	1 352	1 382	1 431	1 516	1 419
Autres dépenses fédérales (brutes)	1 164	1 258	1 509	1 866	2 125
Dépenses provinciales-territoriales[2]	8 074	8 502	9 459	11 461	N/D
Dépenses locales[3]	8 531	9 138	9 322	9 354	N/D
Total des dépenses brutes de transport	19 121	20 280	21 721	24 197	N/D
Dépenses brutes par habitant	608	639	677	747	N/D
Recettes de Transports Canada	423	334	363	408	415
Autres recettes fédérales[4]	460	449	425	398	416
Recettes fiscales provenant expressément des usagers des transports[5]	13 838	14 334	14,802	14,857	N/D

Notes : N/D = non disponible.. On trouvera un plus grand nombre de données annuelles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). Certains chiffres des années précédentes ont été modifiés et ne concordent pas avec le rapport de l'an dernier. Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.

1 Exclut les transferts de 22 millions $ aux sociétés d'État qui n'ont pas pris part à des activités de transport en 2002-2003 et 2003-2004.

2 Après déduction des transferts fédéraux déclarés par les provinces.

3 Selon l'année civile; après déduction des transferts fédéraux et provinciaux.

4 Recettes des services de la Garde côtière et des usagers des petits ports.

5 Taxes fédérales d'accise sur le carburant, taxes provinciales sur le carburant et droits de permis et licences.

F Dépenses prévues au 31 janvier 2007 pour l'année au complet.

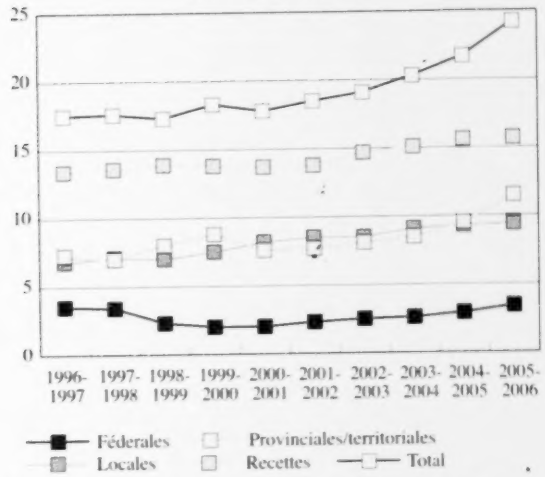
Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères du gouvernement fédéral; ministères provinciaux/territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

devraient augmenter de 3,2 % en 2006-2007 pour atteindre 831 millions $, après une hausse de 2,2 % en 2005-2006. Le tableau A3-1 de l'addenda montre les dépenses brutes et nettes sur les transports par les ordres de gouvernements entre 1996-1997 et 2005-2006.

La figure 3-1 illustre la dynamique des dépenses engagées par les ordres de gouvernement entre 1996-1997 et 2005-2006. Jusqu'en 2000-2001, l'ensemble des dépenses publiques a oscillé autour de 18 milliards $, mais elles ont augmenté au cours des cinq dernières années et à un taux de croissance croissant les trois dernières années. Les dépenses locales nettes ont

FIGURE 3-1 : DÉPENSES ET RECETTES PUBLIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS, 1996-1997 À 2005-2006

(milliards de dollars)



Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères du gouvernement fédéral; ministères provinciaux/territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

augmenté chaque année durant cette période, en dehors d'une légère baisse en 1998-1999. Les dépenses nettes des gouvernements provinciaux/territoriaux et du gouvernement fédéral ont connu des périodes de repli plus importantes. Les dépenses nettes des provinces/territoires ont atteint 8,8 milliards $ en 1999-2000, mais ont reculé à 7,6 milliards $ en 2000-2001. Il n'y a qu'en 2004-2005 qu'elles ont dépassé le record précédent. Le tableau illustre la forte croissance (21,1 %) des dépenses nettes des provinces/territoires en 2005-2006. Les dépenses fédérales ont reculé de 3,5 milliards $ en 1996-1997 à 2 milliards $ en 1999-2000 et 2000-2001, après quoi elles ont régulièrement augmenté pour atteindre 3,4 milliards $ en 2005-2006. Les recettes globales ont également augmenté chaque année après avoir plafonné autour de 13,7 milliards $ jusqu'en 2001-2002.

DÉPENSES FÉDÉRALES EN RAPPORT AVEC LES INSTALLATIONS ET LES SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement fédéral fournit des services modaux de sécurité, de sûreté et de politiques, et il assure l'exploitation de routes et de ponts, d'aéroports, de ports et havres, ainsi que de services de navigation et de sauvetage maritimes (Garde côtière). Transports Canada se livre à diverses activités multimodales, qui vont des services de sûreté et des préparatifs d'urgence à la réglementation et à la surveillance du transport des marchandises dangereuses. Le total des dépenses directes consacrées par le gouvernement fédéral aux transports en 2006-2007 devrait augmenter de 4,6 % pour passer à 2,2 milliards $, après être demeuré presque inchangé en 2005-2006.

TABLEAU 3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES D'EXPLOITATION, D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT, 2002-2003 À 2006-2007

(millions de dollars)

	2002-2003	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006*	*2006-2007*[6]
Exploitation	**934**	**924**	**978**	**969**	**1 017**
Aéroports	56	75	59	45	55
Services des aéronefs	57	62	65	68	75
Garde côtière	498	505	543	551	566
Ports et havres[1]	118	126	137	117	129
Routes et ponts[2]	193	147	163	179	184
Recherche et développement	13	10	10	9	8
Sécurité, sûreté et politiques	**686**	**791**	**958**	**957**	**990**
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	259	351	489	425	441
Sécurité aérienne et politiques[3]	169	190	173	175	185
Sécurité maritime et politiques[4]	59	57	105	136	133
Sécurité routière et ferroviaire et politiques	53	48	48	50	57
Politiques multimodales et sécurité[5]	146	145	143	167	165
Services généraux de Transports Canada	**131**	**119**	**121**	**142**	**155**
Total	**1 750**	**1 834**	**2 057**	**2 068**	**2 163**

Note : On trouvera des données plus précises sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/).

1 Comprend les dépenses de Pêches et Océans Canada au titre des petits ports de pêche.

2 Comprend les contributions versées par Transports Canada à la Société des ponts fédéraux limitée, ainsi que les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de Parcs Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

3 Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.

4 Comprend les paiements législatifs à la Corporation de gestion du Saint-Laurent au titre des besoins de fonds de caisse de 17,5 millions $ en 2004-2005, de 28 millions $ en 2005-2006 et de 20 millions $ en 2006-2007.

5 Comprend les dépenses de réglementation et d'inspection du transport des marchandises dangereuses, de la Direction de la sûreté et des préparatifs d'urgence, de l'Office des transports du Canada et d'autres éléments relatifs à la sécurité, aux politiques et à l'analyse multimodales.

6 Prévues au 31 janvier 2007 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada

Il y a deux grandes catégories d'activités de l'État dans les transports. La première concerne l'exploitation et la deuxième, la sécurité, la sûreté et les politiques. Après avoir reculé de 9 millions $, soit une baisse de 0,9 %, en 2005-2006, les dépenses d'exploitation devraient augmenter de 48,6 millions $, ou de 5,0 %, pour s'établir à 1 017 millions $ en 2006-2007. Les dépenses consacrées à la sécurité, à la sûreté et aux politiques devraient augmenter de 33,6 millions $, ou de 3,5 %, pour s'établir à 990 millions $, reprenant ainsi leur hausse régulière après une pause en 2005-2006. Les principales augmentations de ces dernières années ont trait aux engagements pris à l'égard de la sûreté dans les transports maritime et aérien, en particulier par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Le tableau 3-2 illustre les dépenses consacrées par le fédéral aux transports entre 2002-2003 et 2006-2007. Le tableau A3-2 de l'addenda montre les dépenses du gouvernement fédéral entre 1996-1997 et 2005-2006.

SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX TRANSPORTS

En 2006-2007, les subventions et les contributions directes versées aux transports par le gouvernement fédéral devraient atteindre 1,380 milliard $, soit une hausse de 66 millions $ ou de 5 %. Cela est nettement inférieur à la hausse de 49 % enregistrée en 2005-2006. Les subventions versées au transport aérien devraient atteindre 46,5 millions $, soit une hausse de 14,6 %. Les subventions versées au transport maritime devraient reculer de 84,9 millions $, soit une baisse de 37,7 %, pour s'établir à 140,5 millions $. Cette baisse reflète une réduction des paiements prévus en vertu du Fonds de cession des ports de près de 60 millions $ et l'absence du paiement unique de 35 millions $ accordé en 2005-2006 à l'Administration portuaire de Toronto au titre du règlement d'un contentieux. Les subventions versées au transport ferroviaire ont diminué de 29 millions $, ou de 13,2 %, pour s'établir à 190,7 millions $. Même si les paiements versés à VIA Rail devraient rester constants, d'autres catégories de dépenses devraient baisser. Les subventions accordées au transport routier devraient atteindre 964,1 millions $, soit une augmentation de 262,8 millions $, ou de 37,5 %, en 2006-2007, qui est la deuxième année d'une augmentation de cette ampleur. Les paiements versés dans le cadre des ententes routières devraient baisser de 73,6 millions $, soit la deuxième baisse d'affilée. Les paiements versés en vertu des ententes portant sur les routes devraient diminuer de 73,6 millions $, une deuxième diminution consécutive. Les paiements par Infrastructure Canada liés aux routes devraient augmenter de 347,9 millions, après une hausse de 306,1 millions $ en 2005-2006. Les subventions octroyées aux commissions de transport en commun devraient se chiffrer à 18,4 millions $ en 2006-2007, contre 116,1 millions $ l'an dernier. Le tableau 3-3 contient d'autres précisions sur ces subventions. Le tableau A3-3 de l'addenda donne plus d'information portant sur une plus longue période.

TABLEAU 3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS DIRECTES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL PAR MODE, 2002-2003 À 2006-2007

(millions de dollars)

	2002-2003	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006*	*2006-2007F*
Transport aérien					
Aéroports (exploitation et immobilisations)	35,3	38,4	30,6	40,6	46,5
Aide aux aéroports et aux compagnies aériennes[1]	25,4	4,5	-	-	-
Autre	4,7	2,7	9,8	1,7	1,2
Total – Transport aérien	65,4	45,5	40,3	42,2	47,7
Transport maritime					
Marine Atlantique	46,4	41,6	72,9	70,2	85,0
Transferts aux ports[2]	22,1	65,7	27,1	61,7	2,3
Autres services de traversier et services côtiers	32,2	32,0	33,6	34,2	36,9
Sûreté maritime				17,4	15,0
Autre[3]	7,4	8,3	6,8	41,8	1,3
Total – Transport maritime	108,0	147,6	140,3	225,4	140,5
Transport ferroviaire					
VIA Rail	255,7	264,2	191,3	169,0	169,0
Wagons-trémies	16,0	12,9	12,3	12,0	1,1
Passages à niveau	7,5	7,5	7,4	11,2	3,8
Autre	8,6	9,2	20,8	27,5	16,8
Total – Transport ferroviaire	287,8	293,8	231,9	219,7	190,7
Transport routier					
Programmes de transition[4]	37,2	33,7	33,6	31,7	10,5
Ententes routières[5]	101,4	116,2	205,2	157,1	83,5
Programme d'infrastructures	33,7	45,9	132,1	438,3	786,1
Raccordement permanent avec l'Île-du-Prince Édouard	49,2	51,4	52,0	53,0	53,3
Autre[6]	13,2	15,8	10,3	21,2	30,7
Total – Transport routier	234,8	262,5	434,7	701,4	964,1
Transports en commun[7]	**66,3**	**53,5**	**28,6**	**116,1**	**18,4**
Total général[8]	**763,6**	**805,5**	**883,2**	**1 314,5**	**1 380,1**

Notes: On trouvera des données plus détaillées sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).
Les dépenses de transport connexes engagées par les organismes de développement régional ont été ajoutées avec effet rétroactif.
Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.

1 Comprend le Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine, qui s'est chiffré à respectivement 28 millions $ et à 6 millions $ en 2002-2003 et en 2003-2004.
2 Englobe les contributions au Fonds de cession des ports et 64 millions $ au titre du paiement d'une garantie d'emprunt à Ridley Terminals en 2003-2004.
3 Comprend un paiement de 35 millions $ à l'Administration portuaire de Toronto en 2005-2006 au titre du règlement d'un contentieux civil.
4 Programmes compensatoires du fédéral au titre de l'abolition de la LTGO.
5 Comprend 33 millions $ en 2002-2003 et 78 millions $ en 2003-2004 au titre du Programme stratégique d'infrastructures routières.
6 Comprend en 2002-2003 et en 2003-2004 la portion routière prévue du Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto.
7 Ces dépenses faisaient partie au préalable des dépenses de transport routier.
8 Comprend de petits montants qui ne sont pas classés ailleurs.
F Prévues au 31 janvier 2007 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES PAR PROVINCE

En 2005-2006, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont consacré 20,8 milliards $ aux transports, sans compter les transferts du gouvernement fédéral, soit une hausse de 10,8 % par rapport à 2004-2005. Même si les dépenses de ces deux ordres de gouvernement ont été de même ampleur en 2004-2005, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont dépensé près de 2 milliards $ de plus que les administrations locales en 2005 2006. Les dépenses nettes des provinces et territoires ont augmenté de 2 milliards $ (21,1 %) pour s'établir à 11,5 milliards $, alors que les dépenses nettes des administrations locales ont augmenté de 31,8 millions $ (0,3 %) pour se chiffrer à 9,3 milliards $.

Les administrations locales ont concentré 45 % des dépenses totales des provinces/territoires et des administrations locales, ce qui marque une baisse par rapport à la moyenne de 51 % des cinq années précédentes.

Pour ce qui est des dépenses nettes consacrées aux transports, la province et les administrations locales de l'Ontario sont celles qui ont dépensé le plus en 2005-2006, à hauteur de 6,9 milliards $, soit le tiers du total national. Le Québec se classe au deuxième rang, à hauteur de 4,9 milliards $ (23,6 %), et est suivi de la Colombie-Britannique, à hauteur de 3,3 milliards $ (15,8 %), et de l'Alberta, à hauteur de 2,8 milliards $ (13,2 %).

Par tête, les territoires sont ceux qui ont dépensé le plus en 2005-2006 : les Territoires du Nord Ouest, à hauteur de 3 966 $ par personne, le Yukon, de 2 814 $ par personne, et le Nunavut, de 1 583 $ par personne. À l'échelle provinciale, ce sont l'Alberta et la Colombie Britannique qui ont dépensé le plus, à respectivement 833 $ et 768 $ par personne. La moyenne pour l'ensemble des administrations s'est chiffrée à 643 $ par tête. Les tableaux A3-5 et A3-6 de l'addenda fournissent d'autres précisions.

Depuis cinq ans (2001-2002 à 2005-2006), les provinces et territoires et les administrations locales ont consacré en moyenne 5,7 % de plus par an aux transports. Tous les territoires, de même que le Nouveau-Brunswick et le Québec, ont enregistré des hausses moyennes supérieures à 7 %.

En 2005-2006, les transferts fédéraux ont représenté 1,9 % des dépenses consacrées par les administrations locales et les provinces/territoires aux transports. Les Territoires du Nord-Ouest et la Saskatchewan sont ceux qui ont le plus compté sur les transferts fédéraux, puisque ceux-ci ont représenté au moins 10 % de leurs dépenses consacrées aux transports.

Les dépenses consacrées aux routes et aux autoroutes sont le principal poste des dépenses de transport dans l'ensemble des provinces et des territoires. En 2005-2006, elles ont représenté près de 80 % du total des dépenses nettes des gouvernements provinciaux et territoriaux et des administrations locales. Elles restent à ce niveau depuis environ cinq ans. À l'échelle nationale, les dépenses provinciales et locales dans cette catégorie représentent respectivement environ 38 % et 42 %.

D'autres modes de transport revêtent de l'importance pour différents territoires et provinces. À Terre-Neuve-et-Labrador, les transports maritimes revêtent de l'importance, où ils ont concentré 10 % des dépenses nettes consacrées par la province et les administrations locales aux transports en 2005-2006. Dans les Territoires du Nord-Ouest, les dépenses consacrées au transport aérien ont représenté 23 % des dépenses de transport. Dans les provinces les plus peuplées, les dépenses consacrées aux transports en commun sont importantes, puisqu'elles représentent 20 % en Ontario, 17,3 % en Colombie-Britannique, 15 % au Québec et 12,9 % en Alberta en 2005-2006. Dans les autres administrations, les dépenses consacrées aux transports en commun n'ont représenté en moyenne que 5 % des dépenses de transport.

TOTAL DES RECETTES DE TRANSPORT PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral perçoit des recettes au titre de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant du recouvrement des coûts sont portées au crédit du budget des ministères fédéraux, alors que les recettes d'autres sources sont portées au crédit du Trésor public. Les deux sont comprises dans cette analyse. Parmi les recettes perçues auprès des usagers des transports, il faut mentionner les taxes d'accise sur le carburant perçues par le gouvernement fédéral et les provinces, de même que les frais de permis provinciaux et autres droits. Le tableau 3-4 illustre les recettes publiques provenant des usagers des transports entre 2002-2003 et 2006-2007. Le tableau A3-4 de l'addenda rapporte cette information sur une plus longue période.

En 2005-2006, soit l'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de données budgétaires pour tous les ordres de gouvernement, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont perçu 15,7 milliards $ auprès des usagers des transports par le biais des taxes sur le carburant et des droits de permis et licences. Cela représente une hausse de 0,5 % par rapport à l'année d'avant.

À hauteur de 11,2 milliards $ en 2005-2006, les taxes sur le carburant routier représentent le poste le plus important des recettes fiscales de l'État provenant des transports. L'augmentation s'est chiffrée à 0,3 % par rapport à 2004-2005. Les autres recettes provenant des taxes sur le carburant ont augmenté de 22 millions $ en 2005-2006 pour s'établir à 515 millions $. Le total des taxes sur le carburant a représenté 75 % du total des recettes provenant des usagers des transports.

En 2006-2007, les recettes de transport du gouvernement fédéral, en dehors des taxes sur le carburant, devraient s'établir à 831 millions $, contre 806 millions $ en 2004-2005. Les principales causes de cette hausse sont des recettes supérieures à ce que l'on prévoyait au titre du droit pour la sécurité des passagers

TABLEAU 3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 2002-2003 À 2006-2007

(millions de dollars)

	2002-2003	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006*	*2006-2007*[F]
Recettes aéroportuaires	319	226	253	299	312
Services des aéronefs	26	23	31	31	34
Droits pour la sécurité des passages du transport aérien	421	410	383	353	365
Recettes maritimes[1]	68	72	74	78	83
Location des wagons-trémies[2]	15	19	16	16	15
Autres droits et recouvrements[3]	33	34	30	29	23
Total	883	783	788	806	831
Taxes fédérales sur le carburant	4 758	4 873	5 081	5 023	N/D
Usage public et hors transport[4,5]	383	400	402	413	N/D
Transport routier[5]	4 163	4 254	4 450	4 370	N/D
Autres modes[5]	212	219	229	240	N/D
Taxes provinciales/territoriales sur le carburant	7 347	7 700	7 981	8 163	N/D
Équivalent de la taxe de vente[5,6]	795	863	962	1 091	N/D
Transport routier[5]	6 292	6 604	6 755	6 797	N/D
Autres modes[5]	261	233	264	275	N/D
Droits de permis et licences perçus par les provinces et les territoires[7]	2 911	3 024	3 104	3 175	N/D
Total des recettes fiscales provenant des usagers des transports	13 838	14 334	14 802	14 857	N/D
Total des recettes fiscales et des droits perçus auprès des usagers des transports	14 721	15 117	15 590	15 663	N/D

Notes : N/D = non disponible. Des données plus détaillées par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Comprend les redevances d'utilisation de la Garde côtière et les produits des ventes d'actifs maritimes portés au crédit du Trésor public.
2 Portées au crédit du Trésor public.
3 Comprend les droits de sécurité aérienne, d'autres droits de permis et licences et frais administratifs, les transferts interministériels et intraministériels au titre des services et divers droits réglementaires portés au crédit de Transports Canada ou du Trésor public.
4 Taxes estimatives sur le carburant provenant des usagers des administrations publiques et du réseau de transport public.
5 Estimations de Transports Canada (révisées).
6 Estimations fondées sur la taxe de vente qui aurait dû s'appliquer aux prix provinciaux du carburant.
7 Les montants indiqués excluent les frais de licences et permis et d'immatriculation versés à la Société de l'assurance automobile du Québec.
F Prévues au 31 janvier 2007 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

TABLEAU 3-5 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT, 2002-2003 À 2006-2007

(millions de dollars)

	2002-2003	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006*	*2006-2007*[F]
Dépenses fédérales de F et E, d'immobilisations et subventions[1]					
Transport aérien	607	724	827	755	805
Transport maritime	783	835	925	1 029	967
Transport ferroviaire	313	315	256	244	215
Transport routier	456	436	622	906	1 180
Transports en commun	66	53	29	116	18
Autres/frais généraux	290	276	281	332	357
Total partiel	2 516	2 640	2 940	3 382	3 543
Dépenses provinciales/territoriales/locales[2]					
Transport aérien	78	80	89	92	N/D
Transport maritime	205	240	258	276	N/D
Transport ferroviaire	30	31	37	30	N/D
Transport routier	13 316	14 022	14 976	16 549	N/D
Transports en commun	2 462	2 722	2 838	3 196	N/D
Autres/frais généraux	513	546	583	672	N/D
Total partiel	16 605	17 640	18.781	20 815	N/D
Total des dépenses : tous les ordres de gouvernement					
Transport aérien	685	804	915	847	N/D
Transport maritime	988	1 075	1 183	1 305	N/D
Transport ferroviaire	343	347	293	274	N/D
Transport routier	13 773	14 457	15 598	17 454	N/D
Transports en commun	2 529	2 775	2 867	3 312	N/D
Autres/frais généraux	803	822	864	1 004	N/D
Total partiel	19 121	20 280	21 721	24 197	N/D
Recettes des gouvernements provenant des usagers des transports[3]					
Usagers de la route	13 365	13 884	14 311	14 345	N/D
Transports ferroviaire, aérien et maritime	1 346	1 220	1 271	1 314	N/D
Transports multimodaux	10	12	7	4	N/D
Total	14 721	15 117	15 590	15 663	N/D

Note : N/D = non disponible. Des données plus détaillées sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Provient des tableaux 3-2 et 3-3.
2 Transports Canada; ministères provinciaux et territoriaux des Transports. Beaucoup de provinces accordent désormais des subventions inconditionnelles aux administrations locales; c'est pour cette raison que les transferts ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques, données correspondant à l'année civile.
3 Provient du tableau 3-4.
F Prévues au 31 janvier 2007 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

du transport aérien et une augmentation des loyers payés par les administrations aéroportuaires. Le tableau 3-4 illustre également d'autres recettes fédérales qui ne sont pas portées au crédit des transports, comme les recettes provenant de la location des wagons-trémies ou de la vente d'actifs portuaires.

Les recettes des provinces provenant des licences et des droits devraient se chiffrer à 3,2 milliards $, soit une hausse de 2,3 %.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section résume les dépenses fédérales agrégées de même que les dépenses engagées par les provinces et territoires et les administrations locales, dont on a déduit les transferts provenant d'autres ordres de gouvernement entre 2002-2003 et 2006-2007. Le tableau 3-5 illustre les dépenses et les recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement durant cette période. Le tableau A3-5 de l'addenda renferme cette même information pour une série temporelle plus longue.

En 2005-2006, les dépenses publiques totales consacrées aux routes ont augmenté de 11,9 % pour s'établir à 17,4 milliards $, après une hausse de 7,9 % en 2004-2005. Les dépenses routières représentent 72 % de l'ensemble des dépenses consacrées aux transports. Les dépenses routières ont régulièrement augmenté au rythme annuel moyen de 5,8 % depuis cinq ans. Les recettes provenant des usagers de la route se sont chiffrées à 14,3 milliards $ en 2005-2006, contre des dépenses nettes de 3,1 milliards $.

Le financement public des transports en commun s'est chiffré à 3,3 milliards $ en 2005-2006, soit une hausse de 445 millions $ ou de 15,5 %, et a représenté 13,7 % de l'ensemble des dépenses publiques consacrées aux transports.

En 2005-2006, le transport aérien a représenté 847 millions $, soit une baisse de 68 millions $ ou de 7,4 %. Les dépenses consacrées au transport aérien ont représenté 3,5 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports. Depuis cinq ans, les dépenses publiques consacrées au transport aérien ont augmenté au rythme annuel moyen de 14 %, ce qui reflète les nouvelles initiatives prises dans le domaine de la sécurité et de la sûreté.

En 2005-2006, les dépenses publiques consacrées au transport maritime ont augmenté de 10,4 % pour s'établir à 1,3 milliard $. La part du transport maritime dans les dépenses publiques est d'environ 5 %.

Également en 2005-2006, les dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire ont reculé de 7 % pour s'établir à 274 millions $, soit la deuxième baisse consécutive. La part du transport ferroviaire dans les dépenses publiques est d'à peine 1,1 %.

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,4 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire confondus en 2005-2006, alors qu'ils ont perçu 1,3 milliard $ de droits et de recettes fiscales auprès des usagers des transports empruntant ces mêmes modes.

La catégorie « Autres/frais généraux » du tableau 3-5 comprend les frais généraux de tous les ordres de gouvernement de même que les dépenses consacrées aux activités multimodales. Cette catégorie représente environ 4 % des dépenses publiques consacrées aux transports. Aux tableaux A3-6 et A3-7 de l'addenda, les dépenses gouvernementales en matière de transport sont réparties respectivement par province, et par mode et province.

LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS 4

La confiance des Canadiens dans la sûreté de tous les modes de transports a continué de se raffermir. On a recensé une baisse du nombre de victimes dans le secteur du transport maritime, mais une hausse dans le transport aérien et une légère hausse dans le secteur du transport ferroviaire. Le nombre d'accidents déclarés a diminué dans le domaine du transport maritime mais augmenté dans les secteurs du transport ferroviaire et aérien.

Transports Canada s'occupe de promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada, qui se compose du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier et englobe le transport des marchandises dangereuses. Un réseau de transport sûr et sécuritaire a pour but de protéger les citoyens contre les accidents qui font des morts ou des blessés, portent atteinte à la santé et provoquent des dégâts matériels. Il permet la circulation fluide des passagers et des marchandises en plus de protéger l'environnement contre la pollution qui peut résulter de ces événements. C'est un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie supérieure et d'une économie prospère.

Les objectifs visés sur le plan de la sécurité et de la sûreté exigent l'élaboration de politiques, l'établissement de règlements ainsi que des activités de surveillance, d'application de la loi et de sensibilisation. Pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en œuvre des lois, des règlements, des normes et des politiques. Parmi les activités de surveillance et d'application de la loi, il faut mentionner : la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité par le biais de vérifications, d'inspections et de mesures de surveillance, et la prise de mesures coercitives dans les cas de non-conformité. En particulier, le Ministère a un effectif d'inspecteurs qui surveillent le réseau pour s'assurer que les règlements sont bien respectés et à qui l'on accorde, s'il y a lieu, les moyens de faire appliquer les politiques et les règlements. Grâce aux activités de sensibilisation, les usagers du réseau de transport et l'industrie sont au courant des exigences, sans oublier les efforts dont le but est de promouvoir, d'éduquer et d'informer les citoyens sur les questions de sécurité et de sûreté.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont des responsabilités que se partagent de nombreux intervenants. C'est ainsi que Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport. Par exemple, pour ce qui est de promouvoir la sûreté aérienne, cette responsabilité est assumée partiellement par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). L'ACSTA est chargée de fournir des services de contrôle lié à la sûreté dans le domaine du transport aérien conformément aux règlements et aux normes de Transports Canada.

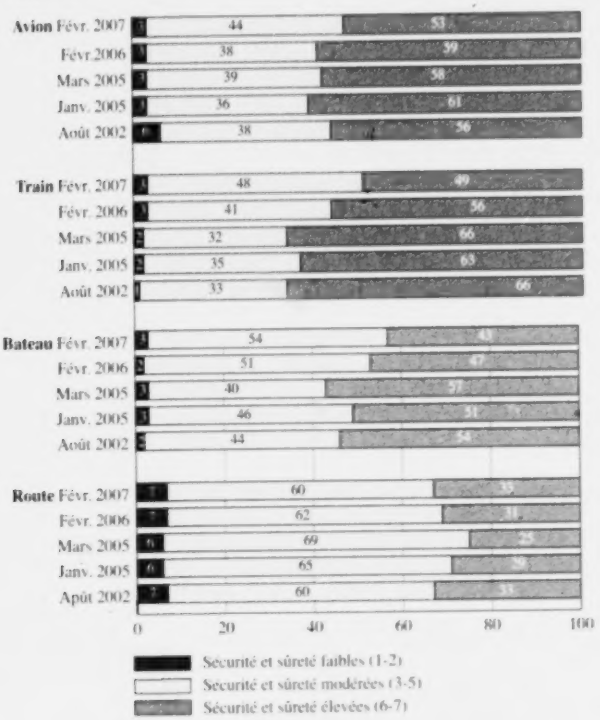
Le Ministère collabore également avec les provinces, les territoires et les administrations municipales, en particulier en ce qui concerne l'entretien du réseau routier, le respect du code de sécurité routière et la coexécution du Programme de transport des marchandises dangereuses (TMD). Transports Canada collabore également de près avec les entreprises, les organismes et les associations du secteur des transports, qui ont tous un intérêt dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation, de même que dans la sécurité et la sûreté des transports.

En outre, Transports Canada s'occupe à l'échelle internationale de faire valoir les points de vue et les valeurs du Canada en ce qui concerne la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement, d'harmoniser les normes de sécurité et de sûreté et d'échanger des pratiques optimales dans les systèmes de sécurité et de sûreté. Par exemple, le Ministère collabore avec d'autres pays comme les États-Unis et le Mexique, et avec d'autres partenaires internationaux comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) à ces projets.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde et continue de tout mettre en œuvre pour l'améliorer encore. Une façon de mesurer le bilan du réseau de transport en matière de sécurité et de sûreté consiste à évaluer le niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté de chaque moyen de transport. Les données révèlent pour tous les modes de transport qu'au moins 96 % des Canadiens qui ont une opinion évaluent le réseau comme étant *modérément* ou *très* sûr et sécuritaire. Les évaluations les plus récentes sont illustrées au tableau 4 (mars 2006).

FIGURE 4-1: NIVEAU DE CONFIANCE DU PUBLIC DANS LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES VOYAGES EN AVION, EN TRAIN, EN BATEAU ET PAR LA ROUTE

« Le réseau de transport du Canada englobe les voyages en avion, en train, par la route et en bateau. Comment évaluez-vous la SÉCURITÉ et la SÛRETÉ globales de chacun des moyens de transport suivants? »



Source : Perceptions de la sécurité et de la sûreté des voyages en avion au Canada : Vague IV, EKOS Research Associates (29 avril 2005).

Le niveau de sécurité des transports peut se mesurer au nombre d'événements qui aboutissent à un accident. En 2006, il y a eu un moins grand nombre d'accidents dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire et un nombre à peu près identique dans le secteur du transport routier (2005). Il y a eu un plus grand nombre d'accidents dans le secteur du transport des marchandises dangereuses. Par rapport à l'an dernier et à la moyenne quinquennale, il y a eu un moins grand nombre de victimes dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire mais un plus grand nombre dans celui du transport routier (2005). Il y a eu une victime attribuable au transport des marchandises dangereuses, ce qui est en phase avec la moyenne quinquennale. À l'exception de quelques fluctuations dans le secteur du transport ferroviaire, le bilan de sécurité dans les trois autres modes de transport explique la tendance à la baisse à long terme du nombre d'accidents déclarés depuis dix ans.

Pour encore améliorer le bilan de sécurité des transports à long terme, la mise en place de Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS) est l'une des principales mesures stratégiques prises par Transports Canada. Un SGS est un cadre officiel qui permet d'intégrer le bilan de sécurité et de sûreté dans l'exploitation quotidienne d'une entreprise de transport. L'entrée en vigueur d'un règlement sur les SGS (sécurité) est largement avancée dans le secteur du transport ferroviaire, tandis qu'un SGS (sécurité) dans le secteur du transport maritime est en cours d'adoption par les exploitants de navires canadiens. Un nouveau règlement sur le SGS dans le secteur du transport aérien est entré en vigueur en juin 2005.

En 2006, dans le domaine de la sûreté des transports, Transports Canada a poursuivi un certain nombre d'activités pour encore améliorer la sûreté des transports, notamment par des aménagements d'ordre législatif et réglementaire, des programmes et des initiatives internationales. Le Ministère a également pris une part active aux initiatives du gouvernement fédéral visant à renforcer la sûreté, comme la Politique de sécurité nationale et le Partenariat pour la sûreté et la prospérité.

Les Canadiens ont toute confiance dans la sûreté des voyages en avion. Cette confiance a continué de se raffermir en 2006. Par exemple, la moitié (49 %) des personnes interrogées ont déclaré avoir toute confiance dans la sûreté des voyages en avion. Cette confiance n'a cessé de se raffermir depuis 2002, alors qu'à peine un peu plus du tiers (36 %) des gens interrogés se disaient confiants. Cela marque une hausse du niveau de confiance de 13 points de pourcentage depuis trois ans. Les Canadiens estiment par ailleurs qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour les protéger. Même s'ils ne se sentent pas à l'abri des attentats terroristes, ils ont néanmoins confiance dans l'efficacité des mesures de sûreté mises en place.

Ce chapitre analyse les faits nouveaux et les initiatives qui se rapportent à la sécurité et à la sûreté du réseau de transport du Canada en 2006. Il commence par un examen par mode des bilans de sécurité en 2006, avant de proposer une analyse et un examen de la sûreté des transports et des améliorations connexes apportées en 2006.

SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette section présente les statistiques les plus récentes relatives à la sécurité de tous les modes de transport ainsi que du transport des marchandises dangereuses. Les rapports sur les accidents et les incidents que publie le Bureau de la sécurité des transports (BST) sont l'une des principales sources de statistiques sur la sécurité. Les accidents désignent les événements qui ont fait des morts ou des blessés, causé des problèmes de santé ou des pertes et des dégâts matériels, alors que les incidents désignent ceux qui auraient pu dégénérer en accidents. Il est important de signaler que les définitions des accidents et des incidents à déclaration obligatoire du BST varient selon le mode de transport (on trouvera des précisions sur le transport aérien, maritime et ferroviaire sur le site du BST à la rubrique des lois et règlements à www.tsb.gc.ca/fr/common/acts.âsp.) Les statistiques sur les collisions de la route signalées à la police sont recueillies par les provinces et les territoires sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et fournies à Transports Canada pour que celui-ci établisse une base de données nationale sur les collisions.

La collecte et le traitement de volumes de données aussi considérables sur plus de 600 000 accidents par an peuvent prendre plus d'un an avant que les statistiques soient publiées au niveau des provinces et des territoires et à l'échelle nationale. Transports Canada est la principale source de statistiques sur le transport des marchandises dangereuses (voir le Règlement sur le TMD au sujet des exigences relatives aux rapports à www.tc.gc.ca/tmd/clair/partie8.htm). Les statistiques sur les événements liés à la sécurité sont des indicateurs du bilan de sécurité du réseau de transport qui contribuent à concentrer les efforts sur les initiatives et les activités qui ont le maximum de retombées sur la sécurité. En même temps, les efforts se poursuivent en vue de mieux harmoniser et lier les données sur la sécurité et les principales initiatives de sécurité prises par Transports Canada. Dans le rapport de cette année, l'harmonisation des données se reflète dans le transport aérien où les données provenant du BST sont harmonisées avec le Règlement de l'aviation canadien au sujet du plan stratégique *Vol 2005*. (Pour d'autres précisions, voir la rubrique Sécurité aérienne dans ce chapitre.)

En 2006, le nombre d'accidents d'avion a reculé de 2,5 % par rapport à 2005, de 4,8 % en ce qui concerne les sinistres maritimes et de 8,5 % en ce qui concerne les accidents de chemin de fer. Les dernières statistiques dont on dispose au sujet des collisions routières qui ont fait des victimes (2005) révèlent peu de changement par rapport à 2004. Le nombre d'accidents impliquant le transport des marchandises dangereuses a reculé de 386 en 2005 à 370 en 2006.

TABLEAU 4-1 : SOMMAIRE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PAR MODE

	Aérien[1]	*Maritime*[2]	*Ferroviaire*[3]	*Routier*[4]	*TMD*[5]
Accidents					
2006	238	396	1,141	N/D	370
2005	244	416	1,247	151,975	386
2004	240	440	1,134	151,437	369
Moyenne quinquennale (2001 – 2005)	262.6	440.4	1,090.6	156,167	397
Victimes					
2006	47	16	94	N/D	1
2005	48	19	103	2,925	0
2004	34	27	101	2,725	1
Moyenne quinquennale (2001 – 2005)	48.6	23.8	95.2	2,826	1

Note : Données préliminaires de 2006.

1 Aéronefs immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers, selon le Règlement de l'aviation canadien.

2 Navires immatriculés au Canada et titulaires d'une licence canadienne, en dehors des embarcations de plaisance, impliqués dans des sinistres maritimes et des accidents à bord.

3 Chemins de fer de compétence fédérale.

4 Les statistiques routières portent sur 2005 (l'année la plus récente sur laquelle on dispose de statistiques sur la sécurité routière) et la moyenne quinquennale de 2000-2004. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels.

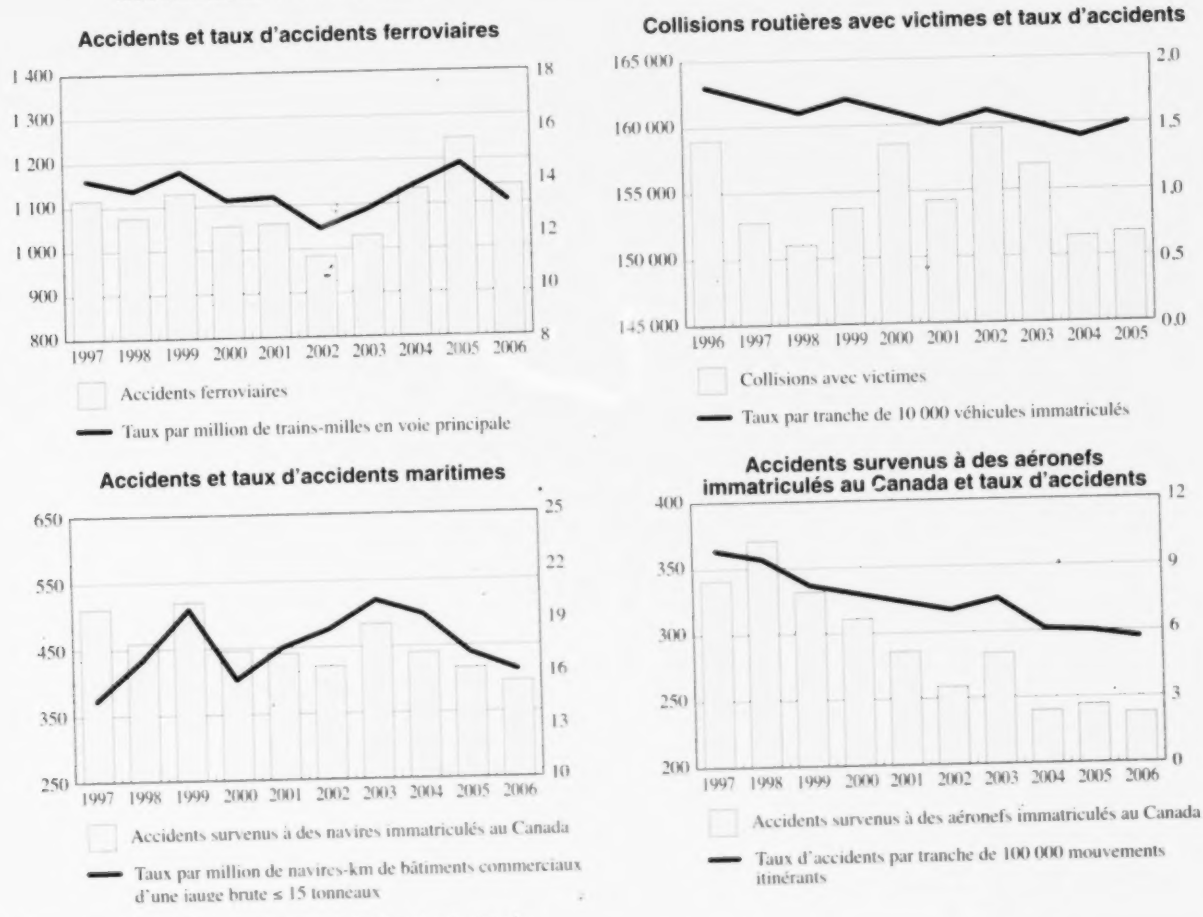
5 Accidents mettant en cause le transport de marchandises dangereuses. Les données sur les victimes ne portent que sur les victimes causées par les marchandises dangereuses.

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada.

On peut également mesurer le bilan de sécurité du réseau de transport au nombre de victimes. En 2006, le nombre de victimes a baissé dans le secteur du transport maritime, ferroviaire et aérien par rapport à 2005. Toutefois, en 2005 (statistiques les plus récentes), le nombre de victimes de la route a été supérieur de 7,3 % par rapport à 2004. Il y a eu également une victime provoquée par des marchandises dangereuses dans un accident des transports en 2005. Le tableau 4-1 et le tableau plus détaillé A4-1 de l'addenda résument le bilan de sécurité par mode, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Il faut tenir compte à la fois de la tendance à long terme et des particularités de chaque mode, notamment du niveau d'activités et des variations d'exposition aux risques, pour s'assurer de la validité de l'analyse sur 12 mois et des comparaisons modales. Cela étant dit, les taux d'accidents en 2005 ont légèrement augmenté par rapport à 2004 tout en demeurant inférieurs à la moyenne des cinq années précédentes dans le domaine du transport aérien. Le taux d'accidents dans le domaine du transport maritime, qui n'est connu que pour les navires commerciaux dont la jauge brute est supérieure à 15 tonneaux, a baissé à la fois par rapport au taux de 2005 et à la moyenne des cinq années précédentes. Les accidents de la route ont augmenté en 2005 et ont été de 2,7 % inférieurs à la moyenne des cinq dernières années.

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS ET TAUX D'ACCIDENTS PAR MESURE DES ACTIVITÉS DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRE, ROUTIER, MARITIME ET AÉRIEN



Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada.

Les taux d'accidents ferroviaires en 2006 ont été inférieurs à ce qu'ils avaient été les deux années précédentes et sont demeurés constants par rapport à la moyenne quinquennale. Ces taux reflètent également les changements ayant survenus dans les niveaux d'activités : toute augmentation du niveau d'activités se traduit par un niveau accru d'exposition aux risques. Les deux ensemble permettent d'expliquer les changements ayant survenus dans le nombre d'accidents. La figure 4-2 illustre la tendance sur dix ans dans les quatre modes. En dépit des fluctuations observées d'une année à l'autre, cette tendance est à la baisse sur le plan du nombre d'accidents et des taux d'accidents par niveau d'activités. Il importe de signaler que ces taux ne doivent servir qu'à interpréter les statistiques sur les événements dans chaque mode et non pas à effectuer des comparaisons entre les modes, étant donné que la mesure des activités est propre à chaque mode. De plus, la mesure des activités (dénominateur), qui représente dans une certaine mesure la totalité ou les principales opérations des activités modales, peut présenter son propre ensemble de limites. Pour plus de précisions, notamment sur les limites des données, voir le tableau A4-1 de l'addenda.

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le nombre d'accidents ferroviaires a reculé de 1 247 en 2005 à 1 141 en 2006, soit une hausse de 4,5 % par rapport à la moyenne quinquennale de 1 091 accidents. Le taux d'accidents annuel est passé de 13,0 à 11,91 par million de trains-milles (ce qui englobe les trains-milles en voie principale et les milles de manœuvre de triage), ce qui est relativement constant par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, qui s'établissait à 11,8.

Cette baisse survenue dans les accidents ferroviaires est essentiellement attribuable à la diminution du nombre de déraillements, à la fois en voie principale et hors voie

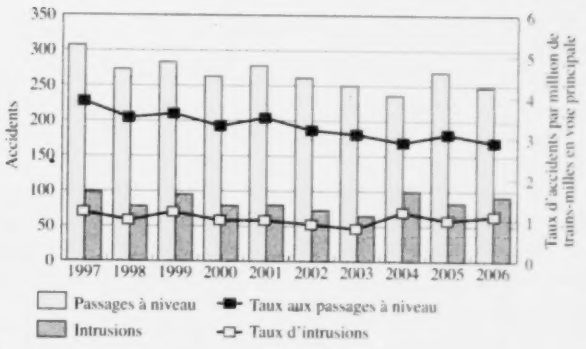
principale : les déraillements en voie principale sont passés de 194 en 2005 à 133 en 2006, alors que les déraillements hors voie principale ont reculé de 540 à 480. Les accidents ferroviaires hors voie principale, qu'il s'agisse d'un déraillement ou d'une collision, sont pour la plupart de nature mineure, car ils impliquent généralement du matériel roulant qui circule à basse vitesse, et qu'ils font généralement courir moins de risques au public voyageur. En 2006, ils ont représenté 51,2 % du total des accidents ferroviaires. En 2006, on a dénombré 94 victimes, contre 103 en 2005, ce qui est en phase avec la moyenne des cinq années précédentes. Il y a eu 67 blessés graves, contre 77 l'année d'avant.

En 2006, il y a eu 248 accidents aux passages à niveau, soit une baisse de 8 % par rapport aux 269 enregistrés en 2005 et en baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 260. Les victimes résultant des accidents aux passages à niveau ont elles aussi diminué, de 37 à 28. Il y a eu 92 accidents dus à des intrusions, soit une hausse de 11 % par rapport au chiffre de 83 en 2005, et au-dessus de la moyenne quinquennale de 2001-2005, qui s'établissait à 80. Le nombre de victimes dues à des intrusions a reculé de 64 à 59, soit une de plus que la moyenne de 57 des cinq années précédentes. La figure 4-3 illustre les tendances des accidents survenus aux passages à niveau et des cas d'intrusion entre 1997 et 2006.

Pour d'autres précisions, notamment pour une ventilation provinciale des accidents, des victimes et des blessés graves, tels que déclarés au Bureau de la sécurité des transports, et impliquant des chemins de fer de compétence fédérale, consulter les tableaux A4-2 à A4-4 de l'addenda.

Initiative Direction 2006 – C'est en 1996 que Transports Canada et ses partenaires, l'Association des chemins de fer du Canada, les provinces et les administrations municipales, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, les organismes d'application de la loi et d'autres organismes responsables de la sécurité, ont conjugué leurs efforts pour promouvoir et mettre en œuvre Direction 2006 dont le but est de modifier les comportements humains aux passages à niveau et en ce qui concerne les intrusions sur les propriétés ferroviaires par le biais de huit points stratégiques : éducation, communications, application des règlements, recherches, ressources, sensibilisation, domaine législatif et mesure du rendement. L'objectif est de réduire de 50 % d'ici à 2006 les accidents aux passages à niveau et les cas d'intrusion. Une forte proportion des accidents aux passages à niveau et des cas d'intrusion sont mortels ou font des blessés graves et continuent de représenter près

FIGURE 4-3 : ACCIDENTS SURVENUS À DES PASSAGES À NIVEAU ET DUS À DES INTRUSIONS, 1996 – 2006



Source : Transports Canada, d'après données du Bureau de la sécurité des transports

de 90 % de tous les accidents ferroviaires qui font des victimes et des blessés graves. Dans sa forme actuelle, Direction 2006 prendra fin au printemps 2007. Transports Canada envisage des initiatives de sensibilisation de suivi.

Pour d'autres précisions sur Direction 2006, visiter le site www.tc.gc.ca/Railway/Dir2006_f.htm.

Programme d'amélioration des passages à niveau – En vertu du Programme d'amélioration des passages à niveau, Transports Canada finance jusqu'à 80 % des coûts d'amélioration de la sécurité à entre 80 et 100 passages à niveau à travers le pays. Cela représente un investissement annuel de 7,5 millions $. Plus de 100 millions $ ont été investis dans ce programme depuis 15 ans. Alors que le nombre d'accidents aux passages à niveau publics sans protection a légèrement augmenté en 2006, passant de 71 à 75, le nombre d'accidents aux passages à niveau publics automatiques a reculé de 160 à 114. Cela représente une baisse globale du nombre d'accidents survenus aux passages à niveau publics en 2006. Les accidents survenus à des passages à niveau privés ont cependant augmenté, passant de 33 en 2005 à 43 en 2006.

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) – En 2006, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec l'industrie du transport ferroviaire pour adopter une approche systématique détaillée à l'égard de la sécurité ferroviaire en menant des vérifications réglementaires des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF). Le Règlement sur les SGSF, entré en vigueur le 31 mars 2001, dispose que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent documenter, adopter et maintenir un SGSF assorti des exigences obligatoires énoncées dans le règlement.

Les vérifications révèlent que les compagnies de chemin de fer ont pris des mesures importantes en vue d'adopter des approches plus officielles pour gérer la

sécurité. Toutefois, des améliorations s'imposent encore pour intégrer l'approche SGS dans tous les niveaux d'exploitation des compagnies de chemin de fer. Le Ministère continuera de préconiser une méthode de vérification plus axée sur les problèmes afin de raffermir la culture de sécurité dans ce secteur.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan de sécurité routière du Canada ne cesse de s'améliorer d'une décennie à l'autre. Le nombre moyen de victimes au cours de la période de dix ans la plus récente a été inférieur de 24 % à la moyenne enregistrée entre 1986 et 1995. En 2005 (statistiques les plus récentes), il y a eu une légère augmentation (0,4 %) des collisions qui ont fait des victimes par rapport à 2004. En 2005, il y a eu 2 925 victimes de la route, soit une hausse de 7,3 % par rapport au total de 2004, qui était de 2 725. Au cours de la période 1998-2005, le nombre de victimes a fluctué d'un plancher de 2 725 en 2004 à un plafond de 2 985 en 1999. En 2005, on a recensé 1 613 blessés de la route en moins, soit une baisse de 0,8 %. Le tableau A4-5 de l'addenda illustre les tendances annuelles et à plus long terme des collisions de la route qui ont fait des victimes et des blessés.

Les fluctuations annuelles sont sans doute partiellement attribuables aux changements qui surviennent dans la circulation routière, notamment au nombre d'immatriculations de véhicules (en hausse de 1,4 % en 2005) et aux véhicules-kilomètres parcourus (en hausse de 1,1 %). Le taux de collisions ayant fait des victimes en 2005 a été de 48,2 par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus, soit une baisse de 0,4 point par rapport au taux de 48,6 enregistré en 2004. La tendance baissière à plus long terme dans le nombre de victimes et de blessés (426 victimes et 31 325 blessés en moins en 2005 par rapport à 1995) a également contribué à réduire de jusqu'à 25 milliards $ les coûts sociaux annuels estimatifs pour les Canadiens. Alors que le taux de 1,5 victimes par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés en 2005 est en hausse de 0,1 % par rapport au taux de 2004 (lui-même le plus bas taux enregistré depuis dix ans et depuis les années 1950), il est encore nettement inférieur au taux de 1,8 % enregistré en 1996 et à la moyenne de 2,3 % enregistrée durant la période de dix ans 1986-1995. On trouvera des données sur le nombre d'accidents et de victimes par province/territoire au tableau A4-6 de l'addenda.

Vision sécurité routière 2010 (VSR 2010) – Prise par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, cette initiative a pour but de sensibiliser les gens aux questions de sécurité routière, de resserrer la collaboration entre les organismes de sécurité, de renforcer les mesures d'application et d'améliorer les méthodes de collecte et la qualité des données nationales sur la sécurité routière. Son but est de réduire de 30 % entre 2008 et 2010 le nombre moyen d'usagers de la route qui sont tués ou grièvement blessés dans des accidents par rapport aux chiffres relatifs à 1996-2001. En 2005, il y a eu 1,4 % de victimes et 4 % de blessés graves en moins qu'en 1996 2001, période de référence de VSR 2010. Pour d'autres précisions sur les cibles et les sous-cibles, consulter le *Rapport annuel 2005 de Vision sécurité routière 2010* à www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm.

Ceintures de sécurité – L'un des principaux sous-objectifs de VSR 2010 est de faire passer le nombre de Canadiens qui bouclent leur ceinture de sécurité à 95 %. Les ceintures de sécurité continuent d'épargner des milliers de vie chaque année. En 2005, 34,9 % des conducteurs et 35,4 % des passagers victimes d'un accident de la route ne portaient pas leur ceinture de sécurité (voir tableau A4-7 de l'addenda). Quant aux pourcentages de blessés graves parmi ceux qui portaient leur ceinture de sécurité, il a été nettement inférieur (14,3 % pour les conducteurs et 19,9 % pour les passagers). Cela montre qu'il y a un risque relativement plus élevé de perdre la vie pour ceux et celles qui ne portent pas leur ceinture de sécurité dans les accidents graves de la route. Pour plus de précisions, consulter le site http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2004/menu.htm. En septembre 2006, Transports Canada a réalisé une enquête d'observation sur le port de la ceinture de sécurité le jour dans les communautés urbaines à travers tout le Canada et, en septembre 2005, une enquête analogue dans les collectivités rurales. Ces enquêtes ont montré que le taux de port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales (88,3 %) était inférieur au taux dans les communautés urbaines (90,5 %). Le taux était nettement moins élevé chez les occupants de camions légers (environ 82 %) que chez les occupants de voitures de tourisme (environ 90 %). Le taux était inférieur d'environ 5 % chez les conducteurs par rapport aux conductrices. Seulement 87,7 % des conducteurs de 24 ans et moins portaient leur ceinture, contre 89,1 % des conducteurs âgés de 25 à 49 ans et 90,9 % des conducteurs âgés d'au moins 50 ans. Pour d'autres précisions sur ces enquêtes, visiter l'adresse http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/stats/menu.htm, de même que le menu principal de la Sécurité routière pour les études et les programmes sur la sécurité et les dispositifs de retenue connexes (p. ex. coussins gonflables, sièges rehausseurs pour enfants, sièges pour enfants à bord des autobus scolaires).

Conducteurs en état d'ébriété – Depuis la fin des années 1980, le pourcentage d'automobilistes ayant subi des blessures mortelles chez qui on a relevé un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée de 80 mg a régulièrement baissé, pour passer de 40 % à environ 30 % ces dernières années (28 % en 2004) (mg se définit comme le poids d'alcool dans le sang exprimé en milligrammes dans 100 millilitres de sang). Le nombre de rapports de police sur les cas de conduite en état d'ébriété (chez les adultes âgés de plus de 18 ans) a lui aussi baissé, de plus de 111 000 au début des années 1990 à 59 666 en 2005 (statistiques les plus récentes). Le tableau A4-8 de l'addenda illustre cette tendance à la baisse. Il est difficile de savoir quel pourcentage de cette baisse est le fruit des campagnes de sensibilisation du public, de sanctions plus sévères ou de changements dans les niveaux ou les modalités de respect du code de la route. Le rôle de certaines drogues, comme le cannabis, dans les collisions est connu depuis des années, mais on sait beaucoup moins de choses sur l'impact de cette drogue que sur celui de l'alcool sur les collisions de la route. Des études révélant que les cannabinoïdes sont les drogues que l'on trouve le plus souvent (après l'alcool) dans le sang des automobilistes blessés ou tués dans les collisions de la route ont suscité un regain d'inquiétude à l'échelle nationale et internationale. Les risques qui se rattachent aux collisions de la route augmentent dans les cas où les automobilistes ont consommé à la fois de l'alcool et du cannabis. Pour plus de précisions, voir « Effets du cannabis sur la conduite : une analyse de l'état actuel des connaissances centrée sur les données canadiennes » à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp14179/menu.htm.

Le tableau A4-10 de l'addenda montre que, sur les 2 925 victimes en 2005, les conducteurs ont représenté 52,2 % contre 23,3 % pour les occupants. Les piétons ont représenté 11,8 % des victimes, reculant de 367 en 2004 à 345 en 2005, soit une baisse de 12,2 % par rapport à la moyenne des dix années les plus récentes (1995-2004), qui s'est établie à 393. Le nombre de victimes impliquant des motocyclistes a cru de près de 50 % au cours des cinq dernières années.

Comme l'illustre le tableau A4-11 de l'addenda, sur le nombre de véhicules impliqués dans des accidents mortels entre 2001 et 2005, derrière les automobiles, les camionnettes, les camions-fourgon, les fourgonnettes pour marchandises et de tourisme, et les camions lourds, se classaient les motocyclettes (loin derrière en sixième place, représentant environ 5,7 %), les bicyclettes (en septième place) et tous les autobus (en huitième place avec environ 1 % du total). Pour d'autres statistiques sur le bilan de la sécurité routière, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/stats/menu.htm.

Véhicules commerciaux – Un autre sous-objectif du programme VSR 2010 est de réduire le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules utilitaires (c. à d. des poids lourds et des autobus/autocars). Les conducteurs de véhicules utilitaires ont représenté environ 3,5 % du total des conducteurs titulaires d'un permis entre 2001 et 2005 (pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2004/menu.htm). Par rapport aux véhicules de tourisme, ils représentent en général une proportion nettement supérieure des véhicules kilomètres parcourus. Entre 2001 et 2005, les collisions impliquant des véhicules utilitaires ont représenté 9,1 % de toutes les collisions de la route et près de 20 % de toutes les victimes de la route. En 2005, les collisions impliquant des véhicules utilitaires ont fait 581 victimes, contre 579 en 2004. Pour d'autres précisions, voir les tableaux A4-9A et A4-9B de l'addenda.

La fatigue est reconnue comme l'un des principaux facteurs qui contribuent aux accidents des transports. C'est pourquoi l'une des grandes initiatives prises ces dernières années a été de réviser et de moderniser le Règlement sur les heures de service en vertu de la norme 9 du Code canadien de la sécurité, ce qui permet aux entreprises de camionnage et d'autocars de mieux gérer le facteur fatigue dans leurs activités. En décembre 2004, les organes de réglementation et les grands protagonistes de l'industrie canadienne du camionnage et de l'autobus/autocar sont parvenus à un consensus sur les règles de sécurité qui régissent l'utilisation interprovinciale des véhicules utilitaires. Le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires a été publié dans la partie II de la Gazette du Canada le 16 novembre 2005 et entrera en vigueur le 1er janvier 2007. On peut consulter ce règlement à l'adresse http://canadagazette.gc.ca/partII/2005/20051116/html. Transports Canada mène depuis longtemps un programme de recherche sur les performances humaines et la gestion de la fatigue. En 2004, on a mis au point un prototype de programme de gestion de la fatigue destiné aux conducteurs de véhicules utilitaires pour apprendre aux conducteurs, aux répartiteurs et aux administrateurs de compagnie à éviter la fatigue et à obtenir le meilleur repos possible, aussi bien à la maison que sur la route. En 2006, ce programme a fait l'objet d'essais sur le terrain en vertu d'un accord de recherche conjoint signé en 2003 entre Transports Canada et les autorités provinciales canadiennes et américaines. Pour d'autres précisions sur les recherches sur les performances humaines, voir http://www.tc.gc.ca/cdt/projets/ergonomiques/menu.htm.

Transports Canada a également adopté des réformes législatives et réglementaires le 1er janvier 2006 qui établissent une méthode commune de surveillance et de mesure du bilan de sécurité des camions et des

autobus/autocars dans tout le Canada. Le nouveau système d'évaluation de la sécurité, qui a été adopté par les provinces et les territoires, porte sur le bilan des conducteurs, des véhicules et des transporteurs routiers, notamment sur les méthodes d'entretien et les antécédents en matière de collisions. On trouvera d'autres précisions sur le site Web de Transports Canada à l'adresse http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/ltr/reglements/ltr004/ltr4.html.

Transports Canada a également créé un site Web « Partager la route » en décembre 2005 pour aider le public à partager la route avec les véhicules utilitaires, site qui se trouve à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/Partagerlaroute/menu.htm. Ce site propose de judicieux conseils de sécurité à la fois aux conducteurs de véhicules utilitaires et non utilitaires.

SÉCURITÉ MARITIME

En 2006, il y a 5 % de sinistres maritimes mettant en cause des navires immatriculés au Canada de moins qu'en 2005 (396 contre 416). Cela marque un autre plancher record inférieur de 10 % à la moyenne des cinq années précédentes.

Les statistiques sur les sinistres maritimes contiennent deux éléments, les accidents de navigation et les accidents à bord des navires. Historiquement, la majorité des sinistres maritimes sont des accidents de navigation et 2006 n'a pas fait exception à la règle, avec 358 sinistres maritimes, ou 90 % du total. Toutefois, cela marque une baisse de 5 % par rapport à 2005 et de 10 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. En 2006, les sinistres maritimes ont fait 12 victimes, contre 13 en 2005 et une moyenne de 15,4 au cours des cinq années précédentes. Les accidents ont également fait 26 blessés, contre 25 en 2005 et une moyenne quinquennale de 31,4. Trente navires ont été confirmés perdus à la suite d'un sinistre en 2006, soit une baisse de 7 % par rapport à la moyenne de 32,4 des cinq années précédentes. Sur les 385 bâtiments canadiens impliqués dans un sinistre maritime, ce qui englobe les sinistres impliquant plus d'un navire (p. ex. un abordage entre navires), les bateaux de pêche ont représenté la plus forte proportion, à hauteur de 51 %, suivis des bâtiments commerciaux, à hauteur de 37 %.

Les accidents à bord des navires représentent le solde des accidents qui surviennent à des navires canadiens, et ils ont reculé de 40 en 2005 et d'une moyenne de 42,2 les cinq années précédentes à 38 en 2006. Ces accidents ont fait quatre victimes, contre six l'année d'avant et une baisse par rapport à la moyenne de huit des cinq années précédentes. Les 39 blessés que ces accidents ont faits ont également été proches de la moyenne de 38,4 des cinq années précédentes.

Pour plus de précisions sur les sinistres maritimes, notamment pour une ventilation des événements par province, laquelle tient compte des navires étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes (et qui ne figurent pas dans les chiffres ci-dessus mais qui sont déclarés au Bureau de la sécurité des transports), voir les tableaux A4-12 et A4-13 de l'addenda.

On recense environ 27 284 navires immatriculés et 10 304 navires munis d'un permis au Canada (à l'exclusion des embarcations de plaisance), pour un total de 37 588. La majorité de ces navires, soit 62 %, sont des bateaux de pêche. Sur les 14 369 bâtiments commerciaux, 71 % ont une jauge brute inférieure à 15 tonneaux. Pour d'autres précisions sur les navires immatriculés, voir http://www.tc.gc.ca/ShipRegistry/menu.asp?lang=f.

L'un des principaux objectifs du Plan stratégique de sécurité maritime 2003-2010 est d'atteindre certaines cibles de sécurité d'ici à 2010, d'après les moyennes des cinq années 1998-2002 pour les bâtiments battant pavillon canadien et étranger. Ces cibles de sécurité portent sur le nombre de victimes (diminution de 20 % de 34,00 à 27,20), de blessés (diminution de 30 % de 81,20 à 56,84) et les taux d'accidents survenant à des bâtiments commerciaux battant pavillon canadien et étranger (diminution de 20 % de 3,14 à 2,51 et de 2,10 à 1,68). Les premiers chiffres relatifs aux objectifs de sécurité montrent que la cible de réduction des victimes a été largement respectée dépassant le100 % en 2006. Pour d'autres précisions sur le plan et les cibles de sécurité, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteacf/tp/tp13111/menuhtm.

Petits bâtiments commerciaux (d'une jauge brute ≤150 tonneaux) – En 2006, 51 petits bâtiments ont été impliqués dans des sinistres maritimes (à l'exclusion des activités de pêche), ce qui représente 13,2 % du total national de tous les bâtiments. Sur ce nombre, 23 se livraient au transport de passagers ou à des activités d'affrètement. Pour plus de précisions, consulter le tableau A4-14 de l'addenda. Au fil des ans, les petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale ont systématiquement concentré le pourcentage le plus élevé des navires impliqués dans des sinistres maritimes. En 2006, ils ont représenté 48 % du total. Toutefois, comme l'illustre le tableau A4-15 de l'addenda, les accidents intéressant ces bâtiments ont nettement diminué depuis dix ans. Le Programme de vignettes pour les petits bâtiments à passagers, mis en place au préalable pour illustrer graphiquement les navires participant au Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments, a continué de prendre de l'ampleur et à recevoir un très bon accueil de la part de l'industrie et du public voyageur. De plus, le Comité permanent de la sécurité des bateaux de pêche du

Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), qui compte des représentants du gouvernement et de l'industrie, a continué de s'occuper des questions de réglementation et de la délivrance de certificats et brevets et de la formation des exploitants.

International – En tant que membre de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Canada est tenu de déclarer les victimes à bord des gros bâtiments commerciaux. En 2006, il n'y a pas eu de sinistres graves impliquant un navire canadien recensés au moment d'aller sous presse. Il y a eu cependant 61 sinistres maritimes et 10 accidents survenus à bord de navires battant pavillon étranger et naviguant dans les eaux canadiennes. Ces accidents ont fait 2 victimes et 16 blessés. Le Canada est signataire de deux protocoles d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. En 2006, le Canada a continué de s'acquitter des obligations qui lui échoient en vertu des PE, puisqu'il a inspecté 1 243 navires battant pavillon étranger. Grâce à l'amélioration des programmes de ciblage et d'inspection des vraquiers et des navires citernes, on a observé un relèvement de la sécurité des navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens. Cela a été à nouveau le cas en 2006 où la dynamique à la baisse des retenues a persisté. La direction de la Sécurité maritime publie un rapport annuel sur le Programme de contrôle des navires par l'État du port qui contient des données détaillées sur les inspections. On trouvera d'autres précisions sur les rapports annuels à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/ Normes-navires-et-Exploitations/Inspection/control-etat-port/ Rapports-annuels/menu.htm. En outre, pour assurer le respect des pratiques de sécurité établies et des prescriptions canadiennes et internationales, certaines cargaisons destinées à l'exportation doivent subir une inspection obligatoire en vertu des dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. En 2006, 1 078 bâtiments ont fait l'objet d'une inspection des grains destinés à l'exportation, du bois d'œuvre empilé sur le pont ou des concentrés, et 447 conteneurs chargés de marchandises dangereuses ont également subi une inspection. On trouvera ces rapports à l'adresse http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Ships-and-operations-standards/port-interface/Deficiencies/menu.htm.

Systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime – Ces systèmes sont en place depuis 1998 lorsqu'ils ont été adoptés dans le monde entier pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers qui se livrent au commerce international. En 2002, ces prescriptions ont été étendues à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux, ce qui s'est fait par le truchement du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. À ce jour, près de 82 navires canadiens ont obtenu la certification statutaire prescrite, qui est délivrée par les sociétés de classification pour le compte de Transports Canada. Grâce à un programme de surveillance solidement implanté, Transports Canada a directement surveillé huit des vérifications menées par ces organismes autorisés, et a examiné 12 rapports de vérification supplémentaires en 2006. Transports Canada continue de prôner l'adoption volontaire des Systèmes de gestion de la sécurité par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes et étudie activement la possibilité d'adopter un Système de gestion de la sécurité pour les exploitants de navires canadiens (y compris les petits navires à passagers).

Sécurité de la navigation de plaisance – Les chiffres pour 2003 montrent qu'il y a eu environ 97 accidents survenus à des embarcations de plaisance. Ce chiffre est inférieur de 11,8 % à la moyenne quinquennale de 110,4. De plus entre 1996 et 2000, les années les plus récentes pour lesquelles des données sont disponibles, il y a eu en moyenne 16,2 victimes d'accidents avec des embarcations de plaisance. En 2006, plus de 100 000 (chiffre préliminaire) permis d'embarcation de plaisance ont été délivrés par plus de 300 centres de Service Canada à travers le pays (http://www.servicecanada.gc.ca/frn/sc/bateaux/pep.shtml). Ces données sont consignées dans une base de données électronique accessible aux organismes de sauvetage. Signalons qu'il y a environ anné après année 8 millions de plaisanciers. La Société de la Croix-Rouge et le Groupe de recherche et sauvetage de la Garde côtière tiennent des renseignements complets sur les accidents et les victimes se rapportant aux embarcations de plaisance à l'adresse www.redcross.ca et www.ccg-gcc.gc.ca/sar/main. En novembre 2006, la Direction de la sécurité maritime, avec le concours de la Direction de la sécurité routière, a amorcé une étude pilote avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (TIRF) afin d'extraire, de recueillir et d'évaluer les données disponibles de 2005 sur les victimes des bâtiments commerciaux et des embarcations de plaisance contenues dans les fichiers des bureaux des coroners/médecins-examinateurs de tout le Canada. Ces renseignements seront analysés pour aider à établir des scénarios de référence et des tendances sur les accidents qui surviennent aux embarcations de plaisance. Des données sur les victimes pourraient contribuer à la conception de programmes de sensibilisation et d'éducation sur la sécurité nautique reposant sur des preuves. La Direction de la sécurité maritime collabore également avec le Réseau de Recherche sur les Activités Maritimes et l'Évaluation des Risques (RAMER) à l'Université Dalhousie à la création d'un modèle spatial de la navigation de plaisance au Canada (http://www.marin-research.ca/francais/index.html).

Les taux d'incidents d'après les incidents de recherche et sauvetage et d'autres sources de données seront alors établis d'après le lieu et le type d'activité. Ces données seront précieuses pour cibler les activités de sensibilisation de Transports Canada/Direction de la sécurité maritime.

En 2006, Transports Canada a continué à chercher à améliorer la sécurité publique en rapport avec le transport maritime à partir de mesures réglementaires, des inspections et des contrôles, et de la formation améliorée offerte à partir de son programme de contribution de simulateur maritime.

Améliorations législative et réglementaire

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) devrait entrer en vigueur le 1er juillet 2007. La phase 1 de la réforme réglementaire implique plus de 50 règlements existants à être regroupés en 24 règlements, comprenant les règlements qui n'étaient pas conformes aux dispositions de la LMMC 2001, ainsi que ceux qui sont considérés comme ayant un impact appréciable sur la sécurité et l'environnement. La phase 2 va commencer dès que la LMMC 2001 entrera en vigueur et impliquera la modernisation des autres règlements afin d'assurer leur cohérence avec les exigences de la nouvelle loi.

Au 31 décembre 2006, les règlements suivants avaient été publiés dans la *Gazette du Canada* Partie I : le Règlement sur la prévention de la pollution causée par les navires et par les produits chimiques dangereux, le Règlement sur le personnel maritime, le Règlement sur l'immatriculation et la jauge des navires, le Règlement modifiant le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires, le Règlement sur les lignes de chargement, et le Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement.

Au 31 décembre 2006, les règlements suivants avaient été publiés dans la *Gazette du Canada* Partie II : le Règlement abrogeant le Règlement sur la protection des aides à la navigation, la Règle abrogeant les Règles sur les enquêtes et investigations maritimes, le Règlement abrogeant le Règlement sur la publication des normes, le Règlement sur les eaux de ballast, le Règlement modifiant le Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance, le Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage, le Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage, et le Règlement modifiant le Règlement technique sur les stations de navires (radio).

Transports Canada a mené de nombreuses consultations publiques sur la réforme des règlements au printemps et à l'automne 2006 tenant des réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). De plus, plusieurs des projets individuels ont fait l'objet en 2006 de sessions d'animation avec les commettants à des endroits stratégiques à travers le Canada.

Parmi les autres activités en 2006, il y a eu des sessions d'orientation et de développement à travers le pays pour les inspecteurs de sécurité maritime sur le nouveau régime de la LMMC 2001.

Contrôle et mise en œuvre

Transports Canada s'est occupé de voir au développement d'un nouveau régime de contrôle et de conformité de sécurité maritime suite aux changements à la LMMC 2001.

Parmi les activités entreprises, il y a eu le développement d'une politique complète de mise en œuvre et un manuel détaillé d'application pour les inspecteurs de sécurité maritime.

Une composante importante du nouveau régime sous la LMMC 2001 est la mise en vigueur de nouveaux outils et mécanismes d'application soutenus par les nouveaux règlements de sanctions pécuniaires administratives (SPA). Ces règlements représentent un nouvel ensemble de règlements pour le secteur maritime. Les règlements sur les SPAs impliques un processus administratif de mise en application, et ainsi, les contrevenants maritimes qui se verront imposer de telles sanctions n'auront plus à se présenter devant une cour criminelle et les procédures sous-jacentes sous le système de sanctions pécuniaires administratives. Les contrevenants qui se feront imposer une sanction sous les règlements des SPAs auront un droit d'appel de la décision auprès du tribunal d'appel des transports du Canada.

En 2006, les inspecteurs de sécurité maritime ont procédé à des inspections de navires pour s'assurer que les exigences réglementaires sont respectées et la sécurité publique protégée. Ce programme d'inspection est fait en vertu d'exigences législative et réglementaire sous la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La LMMC 2001 permet une plus grande flexibilité pour le programme et les inspections pourront être fondées sur une analyse de risque avec une attention toute particulière à des problèmes identifiés comme touchant la sécurité publique. Les particularités de la réforme du programme d'inspection vont venir une fois que la LMMC 2001 entrera en vigueur.

LE PROGRAMME DE CONTRIBUTION DE SIMULATEURS MARITIMES

La formation du personnel maritime sera améliorée grâce à l'approbation d'une somme de 7,2 millions $ pour un programme de contribution de simulateurs maritimes approuvé par décret le 18 décembre 2006. Pour cinq provinces qui ont des Instituts de formation maritime, ce programme va procurer une aide financière au cours d'une période de transition de quatre années, du 1er avril 2007 au 31 mars 2011. Suite au transfert gratuit de dix simulateurs de formation maritime détenus auparavant par le gouvernement fédéral, Transports Canada sera à même d'assurer une cohérence dans les standards de formation et de performance sans avoir à prescrire l'utilisation de cette technologie.

Pour d'autres précisions sur les initiatives ci-dessus et d'autres régimes de sécurité relevant du programme de la Sécurité maritime, visiter l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

SÉCURITÉ AÉRIENNE

Les chiffres préliminaires relatifs à 2006 indiquent que les aéronefs immatriculés au Canada ont été impliqués dans 238 accidents, soit légèrement moins que les 244 accidents enregistrés en 2005 et nettement moins que la moyenne de 263 des cinq années précédentes. Cette baisse est essentiellement attribuable à une diminution des accidents survenus aux avions de loisir. Les données préliminaires montrent que le taux d'accidents en 2006 représente 5,7 par tranche de 100 000 heures de vol, contre 6,0 en 2005 et une moyenne quinquennale de 6,8.

En 2006, le nombre d'avions exploités commercialement et impliqués dans des accidents (131) a représenté 55 % du nombre total d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada, alors que l'aviation privée/de loisir a concentré 109 aéronefs impliqués dans des accidents. Historiquement, les compagnies aériennes et les avions de transport régional ont représenté une part infime de ces accidents. En 2006, quatres avions de ligne immatriculés au Canada ont été impliqués dans des accidents, mais aucun n'a fait de victimes. Un seul avion de navette a eu un accident, ce qui est nettement inférieur à la moyenne de 7,0 de 2001-2005, et il n'a fait aucune victime. À l'instar des cinq années précédentes, près de la moitié (45 %) des accidents survenus à des avions commerciaux en 2006 ont concerné des avions-taxis : il y a eu 59 accidents, contre 56 en 2005 et 53 pour la moyenne des cinq années précédentes. Sur ces 59 accidents, 8 (13,6 %) ont été mortels et ont fait 20 victimes. Il y a eu 33 accidents de travail aérien en 2006, équivalent au 31 en 2005 et à égalité avec la moyenne de 33,2 des cinq années précédentes. Ce chiffre représente 25,2 % de tous les accidents survenus à des avions commerciaux en 2006. Cinq des accidents de travail aérien ont été mortels et ont fait cinq victimes.

L'aviation de loisir est de loin le secteur qui contribue le plus au nombre d'accidents qui surviennent à des avions immatriculés au Canada, puisqu'elle a représenté 45,8 % du total de 2006 et 51,3 % de la moyenne des cinq années 2001 à 2005. En 2006, toutefois, il y a eu 19 % de moins d'avions de loisir impliqués dans des accidents (à l'exclusion de 29 ultralégers de base et évolués) qu'en 2005, soit 109 contre 135. Sur le total de 2006, 104 (95,4 %) ont impliqué des aéronefs et 11 d'entre eux (10,6 %) ont été mortels. Cela est légèrement inférieur à la moyenne de 126,4 accidents d'avion enregistrés entre 2001 et 2005, dont 12,6 ont été mortels.

Le nombre d'incidents à déclaration obligatoire signalés au Bureau de la sécurité des transports et impliquant des avions immatriculés au Canada ou à l'étranger est demeuré relativement stable en 2006, à hauteur de 825, contre 822 en 2005, mais inférieur à la moyenne de 856,8 enregistrée entre 2001 et 2005. À hauteur de 31,5 %, les urgences déclarées ont représenté le plus fort pourcentage de toutes les catégories d'incidents. Les 260 urgences déclarées en 2006 ont été supérieures au chiffre de 2005 (224) mais en phase avec la moyenne des cinq années précédentes (266). Pour d'autres précisions sur les incidents d'aviation, se reporter au tableau A4-17 de l'addenda.

Les données proviennent de la base de données de Transports Canada, dont les données sont extraites de la base de données du Bureau de la sécurité des transports et sont ensuite comparées aux cibles de sécurité du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Le tableau A4-16 de l'addenda fournit d'autres précisions sur ces événements et le tableau A4-17 résume les événements déclarés au Bureau de la sécurité des transports. Le tableau A4-18 de l'addenda fournit d'autres précisions sur les taux d'accidents et le tableau A4-19 propose une ventilation par province des accidents d'aviation, des accidents mortels ét des victimes.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux de transport aérien les plus sûrs du monde, et les statistiques relatives aux accidents poursuivent leur tendance à la baisse. Transports Canada est résolu à améliorer ce bilan en s'inspirant des cadres de réglementation en vigueur et en se concentrant sur les pratiques de gestion des risques.

Vol 2010 – Plan stratégique pour l'aviation civile — a été publié en mai 2006. Il trace le plan de vol du programme de sécurité de l'aviation du Canada pour les années à venir. Les deux objectifs clés du plan sont une

amélioration constante du niveau élevé de sécurité de l'aviation au Canada et un niveau élevé de confiance du public dans le programme de l'aviation civile.

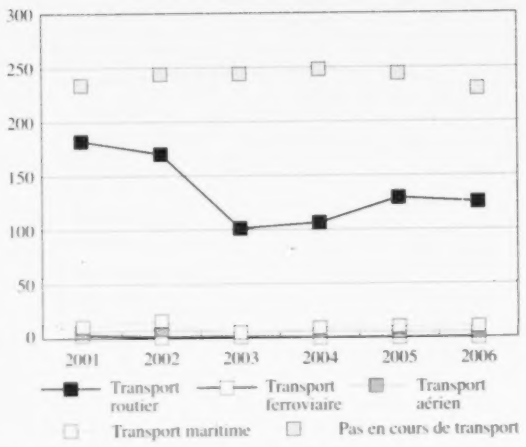
Les modifications du Règlement de l'aviation canadien obligeant les entreprises aéronautiques à se doter de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ont acquis force de loi en juin 2005, et Transports Canada les met progressivement en œuvre. Les organismes plus importants doivent mettre en place les réformes réglementaires en l'espace de trois ans et respecter des jalons en cours de route. La première grande date a été le 1er octobre 2006, lorsque les exploitants de compagnies aériennes et d'organismes chargés de l'entretien des aéronefs ont été tenus d'apporter la preuve à Transports Canada que leur SGS comportait un plan de gestion de la sécurité, une procédure d'analyse des risques, une procédure d'analyse des causes profondes, une procédure de compte rendu des risques et la capacité à formuler et à prendre les mesures correctrices qui s'imposent. D'autres segments de l'industrie seront tenus de mettre en place un SGS adapté à leur taille et à leur complexité au cours des années à venir. L'objectif est d'avoir un SGS dans tous les organismes aéronautiques réglementés d'ici à 2010.

Au sein de la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada, on a adopté une démarche visant à relever l'efficacité, la rentabilité et la responsabilisation grâce à un système de gestion intégrée (SGI). Le SGI est une évolution des méthodes de gestion actuelles qui deviennent ainsi une procédure systématique de gestion axée sur les risques qui n'est pas sans évoquer le concept de SGS mais qui a des conséquences plus profondes. Une fois le système entièrement opérationnel, une évaluation indépendante se déroulera selon les mêmes axes qu'une évaluation du SGS.

En 2005, la Direction générale de l'aviation civile s'est lancée dans un examen. Les consultations se poursuivent et une équipe dévouée, l'équipe de projet national de mise en œuvre de la transition organisationnelle, s'occupera de gérer les problèmes de transition au cours des années à venir. Il continuera d'y avoir des changements provisoires au fur et à mesure qu'on enregistre des progrès vers les modèles finals que l'on envisage en 2010 pour l'Administration centrale et les Régions. Certains ont été accélérés pour avoir lieu plus tôt que prévu en raison du jalon de mise en œuvre des SGS du 1er octobre 2006 afin d'exécuter le programme national de surveillance avec efficacité.

Un projet de loi visant à modifier la *Loi sur l'aéronautique*, le projet de loi C 6, a été déposé à la Chambre des communes le 27 avril 2006. Sa deuxième lecture a pris fin le 7 novembre 2006 et le projet de loi a été soumis à l'examen du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Les modifications que l'on se propose d'apporter à la Loi contribueront à moderniser la législation et à fournir à Transports Canada les instruments dont il a besoin pour maintenir et rehausser la sécurité.

FIGURE 4-4 : ACCIDENTS À DÉCLARATION OBLIGATOIRE IMPLIQUANT LE TMD PAR MODE ET DANS LES INSTALLATIONS DE TRANSPORT, 2001 – 2006



Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2006, on a dénombré 370 accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses, contre 386 en 2005. Toutefois, rares sont les accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses qui sont en fait causés par les marchandises proprement dites. La figure 4-4 indique que, depuis quelques années, la plupart des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses ne sont pas survenus durant le transport, mais plutôt durant le chargement ou le déchargement dans des installations de transport. La majorité des victimes et des blessés attribuables au transport de marchandises dangereuses ont été causés par l'accident (une collision) proprement dit et non par les marchandises dangereuses. En 2006, 6 victimes et 40 blessés ont été causés par des accidents impliquant des marchandises dangereuses. Sur ce nombre, les marchandises dangereuses ont fait une victime et 17 blessés.

Chaque année au Canada, on recense environ 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses assujetties au Règlement sur le TMD. La quasi-totalité (99,99 %) arrive sans encombre à destination. Comme

l'illustre la figure 4-4, sur les quatre modes de transport, le plus grand nombre d'accidents à déclaration obligatoire (91 %) surviennent sur la route. Il ne faut pas oublier toutefois que 93 % des marchandises dangereuses sont expédiées par la route. Si l'on se sert du volume comme unité de mesure des marchandises dangereuses transportées au Canada, plus de 46 % du volume est transporté par la route, contre 39 % par chemin de fer. Le programme TMD ne tient pas compte des marchandises dangereuses transportées en vrac à bord des navires ou par pipeline. Pour d'autres précisions sur les données d'exposition du TMD, adressez-vous à provencherm@tc.gc.ca. Pour plus de précisions sur le nombre d'accidents à déclaration obligatoire selon le mode de transport et sur les accidents qui font des victimes et des blessés, voir les tableaux A4-20A à A4-20C de l'addenda.

Intégrité de la protection thermique des wagons-citernes — Transports Canada, de concert avec le ministère des Transports des États-Unis (la Federal Railroad Administration), des compagnies de chemin de fer et des entreprises de wagons-citernes, a convenu de réaliser des essais de résistance au feu des wagons-citernes grandeur nature. Le comportement des wagons citernes remplis de propane face à un feu qui les engloutit complètement devrait aboutir à un ensemble réaliste de critères d'évaluation des défectuosités que pourront utiliser les inspecteurs de Transports Canada.

Technique de neutralisation par combustion des camions-citernes — Transports Canada s'est livré à un exercice de neutralisation par combustion sur trois camions-citernes contenant du propane. Transports Canada utilise les données pour concevoir des documents de sensibilisation des intervenants. Pour d'autres précisions sur le projet de neutralisation par combustion, lire l'article dans le Bulletin de nouvelles sur le transport des marchandises dangereuses, livraison d'automne, à l'adresse www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/menu.htm.

Programme national de TMD — Ce programme prévoit l'élaboration de normes et de règlements, de politiques d'inspection et d'application des règlements, d'instruments d'intervention d'urgence sans compter la construction, l'utilisation et l'essai de moyens normalisés de confinement afin d'assurer la sécurité du public dans le transport des marchandises dangereuses au Canada. En 2006, Transports Canada a organisé des séances de formation dans tout le pays sur le Règlement TMD à l'intention des inspecteurs du fédéral, des provinces et des territoires. Transports Canada a également approuvé des installations qui fabriquent ou entretiennent des moyens de confinement selon les prescriptions des normes.

Si le respect de la *Loi sur le TMD* risque d'être difficile (p. ex. à cause de l'entrée en service de nouvelles technologies), la *Loi sur le TMD* offre l'option de demander un permis pour un niveau de sécurité équivalent. Les demandeurs doivent ainsi prouver que l'activité qu'ils se proposent de mener, même si elle n'est pas conforme aux exigences prescrites, se déroulera de manière à offrir un niveau de sécurité au moins équivalent aux exigences prescrites. En 2006, Transports Canada a ainsi reçu 886 demandes et a rendu 776 décisions.

Harmonisation internationale — L'harmonisation des exigences réglementaires entre administrations demeure un objectif important pour Transports Canada. En 2006, la direction du TMD a dirigé le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses dans l'examen des exigences d'essai des conteneurs semi-vrac. L'ONU a adopté d'autres essais et d'autres révisions au règlement modèle régissant les conteneurs semi-vrac qui auront pour effet de renforcer la sécurité. Ces révisions seront adoptées par l'OMI et peut-être par l'OACI et d'autres organes de réglementation internationaux et par des autorités nationales, ce qui contribuera à l'harmonisation internationale et nationale des exigences. Transports Canada est en pourparlers avec le ministère des Transports des États-Unis afin de mieux harmoniser les exigences réglementaires des moyens de confinement. Cela englobe le Groupe de travail sur les biens manufacturés et la compétitivité sectorielle et régionale du volet prospérité du Partenariat pour la sécurité et la prospérité de l'Amérique du Nord (PSP), qui a pris une initiative en vue de faire reconnaître les citernes canadiennes par le ministère des Transports des États-Unis. Cette initiative est également une initiative de réglementation intelligente. En 2006, Transports Canada s'est lancé dans l'élaboration de normes afin d'adopter les recommandations des Nations Unies sur les citernes portatives destinées à un usage intérieur. La modification nº 6, qui propose d'harmoniser encore plus le Règlement sur le TMD, a été publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* pour que les intéressés puissent formuler leurs observations.

Manuel sur les interventions d'urgence — Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) vient en aide 24 heures par jour, 7 jours par semaine, aux personnes confrontées à des urgences dans la manutention des marchandises dangereuses. CANUTEC reçoit plus de 30 000 appels par an. Le Manuel sur les interventions d'urgence, version 2004, a été soumis à un examen en vue de sa publication et de sa distribution futures aux services de police et d'incendie de même qu'aux ambulanciers. Ce MIU, version 2008, pourra également être téléchargé gratuitement dans trois langues. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.CANUTEC.gc.ca.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS

En 2006, Transports Canada a continué de renforcer le régime de sûreté des transports du Canada par le biais de diverses mesures et initiatives pangouvernementales, avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et organisations internationales, d'organismes syndicaux, du secteur privé et d'autres intervenants.

Transports Canada a continué de jouer un rôle important dans le Partenariat pour la sécurité et la prospérité (PSP). En 2005, les dirigeants du Canada, des États-Unis et du Mexique ont convenu de poursuivre les discussions sur les moyens à poursuivre afin de renforcer la sûreté de l'Amérique du Nord et à promouvoir la qualité de vie de ses citoyens. La sûreté des transports est un volet clé du PSP, et Transports Canada a poursuivi sa collaboration fructueuse avec des intervenants canadiens, les États-Unis et le Mexique afin d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies sur la sûreté des transports en Amérique du Nord portant notamment sur la sûreté de l'aviation, la sûreté maritime, les préparatifs d'urgence et la protection des infrastructures essentielles.

SÛRETÉ DE L'AVIATION

PERCEPTIONS À L'ÉGARD DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

En 2006, Transports Canada a continué de prendre un certain nombre d'initiatives dans le domaine de la sûreté de l'aviation avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et organisations internationales, d'intervenants de l'industrie et d'organisations syndicales. La confiance du public dans la sûreté de l'aviation s'est stabilisée l'an dernier et est demeurée essentiellement inchangée depuis 2005 (voir le tableau 4-2 et la figure 4-5).

INITIATIVES DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Parmi les principales initiatives prises en 2006 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, mentionnons :

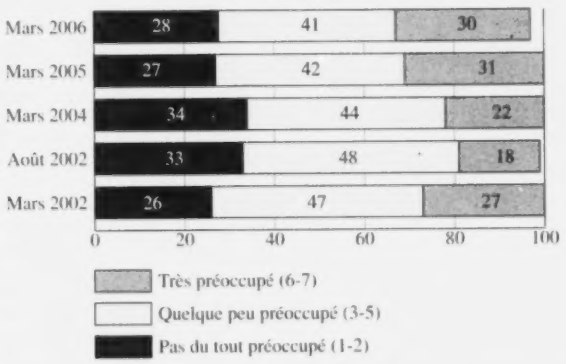
- des amendements d'ordre législatif et réglementaire;
- des programmes comme le Programme d'autorisations de sécurité en matière de transport aérien;
- des initiatives internationales.

TABLEAU 4-2 : PERCEPTIONS DU PUBLIC À L'ÉGARD DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

- La confiance dans la sûreté des voyages en avion et les préoccupations qu'elle suscite sont stables. Actuellement, 30 % des Canadiens se disent très inquiets et 41 % quelque peu préoccupés. Paradoxalement, la confiance dans la sûreté reste élevée (96 % manifestent un niveau de confiance au moins modéré).
- Par rapport à la dernière fois où ils ont pris l'avion, la majorité des voyageurs (48 %) estiment que le contrôle des passagers est très rigoureux et légèrement moins (42 %) pensent qu'il est relativement rigoureux.
- Neuf Canadiens sur dix sont d'avis que les procédures de contrôle des bagages et des passagers sont au moins d'une efficacité modérée. Toutefois, 45 % estiment aussi que les mesures de contrôle des passagers ne sont pas appliquées de manière uniforme à travers tout le pays.
- Soixante-treize pour cent des Canadiens pensent qu'il y a suffisamment de modalités de sûreté en place pour protéger ceux et celles qui prennent l'avion. Cela représente une augmentation de 7 % par rapport à 2002.
- Par opposition aux délais d'attente qui se situent dans des limites raisonnables, ceux et celles qui prennent l'avion sont moins satisfaits du temps qu'il faut pour subir les formalités de contrôle.
- Dans l'ensemble, pratiquement tous ceux et celles qui prennent l'avion se disent modérément à éminemment satisfaits quant à leur dernière expérience. Pour ce qui est d'éléments précis de cette expérience, ceux et celles qui prennent l'avion sont particulièrement satisfaits du sentiment général de sécurité dans un aéroport (64 % se disent très satisfaits).

Source : Perceptions de la sécurité et de la sûreté du transport aérien au Canada : vague V, EKOS Research Associates (31 mars 2006).

FIGURE 4-5 : PRÉOCCUPATIONS SUSCITÉES PAR LA SÛRETÉ DES VOYAGES EN AVION



Source : Perceptions de la sécurité et de la sûreté du transport aérien au Canada : vague V, EKOS Research Associates (31 mars 2006).

Outre ces activités, le ministre des Transports a annoncé la nomination d'un comité d'examen consultatif chargé d'examiner la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (ACSTA). Cette loi est entrée en vigueur le 1er avril 2002 et elle dispose que le ministre des Transports doit procéder à un examen des dispositions et du fonctionnement de la loi durant sa cinquième année et rendre compte des résultats au Parlement. Ce comité d'experts consulte des intervenants de tout le pays pour déterminer les amendements et les améliorations possibles à la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et son rapport a été déposé le 12 décembre 2006.

AMÉNAGEMENTS LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

Pour rendre encore plus rigoureuses les normes de sûreté déjà en place, Transports Canada a introduit de nouveaux règlements sur la sûreté en 2006 :

- pour faciliter le débit des passagers et des marchandises dans les aéroports canadiens sans compromettre la sûreté de l'aviation;
- pour créer un régime de sûreté renforcé à l'intention de certains transporteurs ou de tous les transporteurs qui assurent des vols entre le Canada et certains pays en adoptant des exigences sur mesure pour effectivement atténuer les risques pour la sûreté qui se rattachent à ces vols;
- pour renforcer les contrôles de sûreté préembarquement par de nouvelles mesures de sûreté, notamment en interdisant certains liquides et gels à bord des aéronefs;
- pour améliorer l'accès aux zones réglementées des aéroports au moyen de la carte d'identité de zone réglementée (CIZR), technologie biométrique qui sert à vérifier avec exactitude l'identité des personnes qui ont accès aux zones réglementées dans les 29 principaux aéroports du Canada.

PROGRAMME D'AUTORISATIONS DE SÛRETÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Pour réduire le risque que des personnes non autorisées ne pénètrent dans les zones réglementées d'un aéroport, Transports Canada a poursuivi en 2006 la mise en œuvre du Programme d'autorisations de sûreté en matière de transport aérien. Grâce au Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada, le programme a pour but de moderniser et d'accélérer les délais de traitement des autorisations de sûreté dans le domaine du transport aérien et de rendre la sûreté aéroportuaire plus efficace.

En 2006, Transports Canada a traité près de 40 000 demandes d'autorisations de sûreté émanant d'intervenants du secteur du transport aérien et de personnes qui ont besoin de pénétrer dans les zones réglementées des aéroports.

INITIATIVES INTERNATIONALES

Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec d'importants partenaires et organisations à l'échelle internationale.

Transports Canada a continué de coprésider le Groupe de coopération sur la sûreté des transports canado-américain (GCST). Réunissant les deux pays pour discuter des questions d'intérêt commun dans le domaine de la sûreté des transports, le GCST a joué un rôle appréciable dans la réalisation des objectifs bilatéraux sur la sûreté de l'aviation et la sûreté des transports du PSP. De même, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec les États Unis et le Mexique dans le cadre de la Réunion d'aviation trilatérale de l'Amérique du Nord (RATAN), tribune qui permet aux trois pays de discuter des préoccupations suscitées par la sûreté de l'aviation et de s'efforcer d'atteindre les objectifs trilatéraux de sûreté de l'aviation du PSP. Et le GCST et le RATAN ont permis à Transports Canada d'enregistrer des progrès dans l'harmonisation des politiques et des règlements de sûreté entre les trois pays.

Transports Canada a coordonné la participation du Canada aux initiatives et programmes internationaux sur la sûreté des transports. Transports Canada collabore avec ses partenaires étrangers à l'établissement d'une démarche commune à l'égard de la sûreté et il facilite les activités conjointes et la mobilisation des ressources. Mentionnons à titre d'exemples la coordination de plusieurs initiatives sur la sûreté des transports dans le cadre du Programme d'aide au renforcement des capacités antiterroristes (PARCA) du ministère des Affaires étrangères et le Groupe d'experts sur la sécurité et l'intervention en aviation (GESIA) de l'Initiative de transport de l'hémisphère occidental, entre autres.

Transports Canada a poursuivi le raffermissement de l'influence et de la réputation du Canada sur l'échiquier international en collaborant avec des organisations comme l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et d'autres gouvernements (comme le ministère de la Sécurité nationale des États-Unis).

SÛRETÉ MARITIME

La sûreté maritime est un volet important de la sûreté des transports en général dont le but est de renforcer la sûreté dans les ports canadiens, sur les voies navigables intérieures et dans les eaux territoriales. Depuis le 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada a consacré 930 millions $ à des projets visant à renforcer la sûreté maritime au Canada, notamment à des mesures visant à protéger les infrastructures maritimes, à resserrer la surveillance du trafic maritime et à améliorer la capacité d'intervention du Canada en cas de situation d'urgence.

L'un des projets les plus notoires visant à renforcer la sûreté maritime du Canada est le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) élaboré par l'Organisation maritime internationale (OMI), qui est entré en vigueur le 1er juillet 2004. Le Code ISPS est un régime de sûreté exhaustif qui établit un

cadre international de coopération entre les gouvernements, les organismes d'État et les secteurs de la navigation et des administrations portuaires dont le but est de détecter et de prendre des mesures préventives contre les incidents de sûreté touchant les navires ou les installations portuaires utilisés dans le cadre des échanges internationaux. Ce code s'applique aux navires qui effectuent des voyages internationaux. Au Canada, le Code ISPS a été mis en œuvre et est actuellement appliqué par le biais du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM). Il importe de signaler que le programme de sûreté maritime du Canada respecte ou dépasse même les normes internationales et se classe parmi les plus rigoureux du monde.

En 2006, Transports Canada a continué de peaufiner le régime national de sûreté maritime par des aménagements de la réglementation, des activités d'inspection et d'application des règlements, le Programme de contribution à la sûreté maritime et les travaux du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Aménagements législatifs et réglementaires

- Des modifications du Règlement sur la sûreté du transport maritime ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 15 novembre 2006. Ces modifications ajoutent de nouvelles parties importantes (5, 6 et 7) au Règlement et remédient à certaines erreurs et incohérences mineures. La partie 5 met en place un programme d'habilitation de sécurité des gens de mer appelé Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM). La partie 6 met en place un régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP), tandis que la partie 7 met en place un régime de signification des documents qui s'applique à ce projet d'application. Le but du PHSTM est de renforcer la sûreté du réseau de transport maritime. Le PHSTM n'est pas un nouveau programme mais plutôt un élargissement du Programme d'habilitation de sécurité en vigueur, qui existe dans les aéroports du Canada depuis les années 1980.
- Un groupe de travail créé à la réunion de novembre 2005 du Conseil consultatif maritime canadien continue d'étudier la possibilité d'adopter de nouvelles prescriptions de sécurité pour les traversiers intérieurs.
- Les travaux se poursuivent quant à l'élaboration d'une Stratégie nationale sur la sûreté des navires et des installations qui fournira un cadre détaillé visant à assurer la sûreté des navires et des installations intérieurs.
- Transports Canada poursuit ses travaux d'élaboration d'un guide d'information à l'intention de l'industrie qui traitera des impératifs de sûreté des grands voiliers et de toutes les autres activités spéciales.
- Parmi les autres activités en 2006, il faut mentionner des mesures administratives à l'appui des exigences réglementaires de l'OMI et la formation et la fourniture de conseils sur la réglementation et l'interprétation du RSTM à la fois pour des intervenants de l'interne et de l'extérieur.

Inspection et application des règlements

Transports Canada s'est livré à diverses activités dans tout le pays, notamment à l'établissement de normes, à des activités d'inspection et de conformité ainsi que de sensibilisation, d'éducation et de soutien. En 2005-2006, Transports Canada a enregistré d'importants progrès dans les domaines suivants :

- a poursuivi l'évaluation des ports, des installations et des navires par rapport aux exigences réglementaires;
- a collaboré avec le ministère de la Défense nationale à l'établissement de Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) à Halifax et Victoria chargés de détecter, d'évaluer, de prévenir et de réagir à une menace directe ou indirecte planant sur la sûreté maritime;
- a poursuivi l'élaboration de programmes et d'instruments de formation pour assurer l'uniformité des programmes d'inspection/application des règlements dans tout le Canada;
- s'est tenu en rapport avec la Garde côtière des États-Unis, notamment pour l'inspection conjointe des navires battant pavillon étranger et des visites réciproques des ports des deux pays, afin d'échanger des pratiques optimales;
- s'est tenu en rapport avec des intervenants et des membres de l'industrie du Canada et de l'étranger;
- a dirigé et conçu diverses présentations et publications de sensibilisation afin d'assurer le débit ininterrompu des activités d'information et de sensibilisation s'adressant à des groupes cibles pour les tenir régulièrement au courant des faits nouveaux et des réalisations dans le domaine de la sûreté maritime.

Programme de contribution à la sûreté maritime

La modernisation des ports et des installations maritimes du Canada se poursuivra grâce au Programme de contribution à la sûreté maritime d'une valeur de 115 millions $, qui a débuté en 2004 en guise d'engagement échelonné sur trois ans visant à aider les ports et d'autres installations maritimes à renforcer leurs régimes de sûreté. En juin 2006, le gouvernement a annoncé que le programme s'appliquerait aux exploitants de traversiers intérieurs et qu'il serait prolongé de deux ans pour toutes les installations en dehors des administrations portuaires canadiennes.

En 2006, plus de 40 millions $ de crédits ont été approuvés pour plus de 380 projets d'amélioration de la sûreté. Cela porte le financement total approuvé à ce jour à plus de 85 millions $ pour plus de 990 projets d'amélioration de la sûreté. Au cours des trois prochaines années, le programme continuera de financer des projets d'amélioration de la sûreté, comme l'achat d'équipements de surveillance (notamment des caméras et des systèmes de télévision en circuit fermé); l'amélioration de la sûreté côté quai et dans le périmètre des ports et la réglementation de l'accès, grâce à l'érection de clôtures, à l'installation de panneaux de signalisation et de systèmes d'éclairage; et d'autres améliorations de la sûreté des ports.

Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM)

Transports Canada dirige le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), qui coordonne les activités de sûreté maritime pour le compte du gouvernement du Canada. Ce groupe compte des représentants d'autres ministères qui participent à l'amélioration de la sûreté maritime. En 2006, le GTISM :

- a pris plusieurs initiatives dans le domaine de la sûreté maritime;
- a prodigué des conseils stratégiques sur les lacunes de sûreté maritime;
- a facilité la collaboration et la coordination entre les ministères et les organismes membres;
- a formulé des recommandations sur la politique nationale de sûreté maritime;
- a facilité les communications avec les ministères et organismes fédéraux et d'autres intervenants clés.

Transports Canada administre également le Fonds de coordination de la sûreté maritime, programme qui a pour but de financer des projets ponctuels ou de courte durée dont l'objectif est de resserrer la collaboration entre les ministères pour s'occuper des problèmes et des améliorations de la sûreté maritime. En 2006, le GTISM a approuvé le financement de projets interministériels proposés par Santé Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada, la Gendarmerie royale du Canada et l'Agence spatiale canadienne.

Transports Canada assume la responsabilité nationale de la réalisation des objectifs de sûreté maritime au sein du Partenariat pour la sécurité et la prospérité conclu avec le Mexique et les États-Unis. Le Groupe de travail trilatéral nord-américain sur la sûreté maritime et le Groupe de travail bilatéral Canada–États-Unis sur la sûreté maritime ont été créés comme principales tribunes responsables des discussions bilatérales et trilatérales interorganismes et de la coordination visant à améliorer la sûreté du transport maritime entre le Canada, le Mexique et les États-Unis.

Le Canada est représenté par le ministère des Transports dans bon nombre de grandes organisations internationales, notamment l'Organisation maritime internationale, le G8, le Forum de coopération économique Asie-Pacifique et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE). Tous accordent une grande importance à la sûreté du réseau mondial de transport maritime. Transports Canada a participé avec des pays partenaires à de nombreuses conférences et réunions portant sur tout un éventail d'initiatives mondiales sur la sûreté maritime et a contribué au renforcement des capacités de la sûreté maritime internationale en organisant des ateliers dans d'autres pays.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS DE SURFACE

SÛRETÉ FERROVIAIRE ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Comme l'ont démontré les attentats de Madrid, de Londres et de Mumbai, les réseaux ferroviaires et de transport en commun restent éminemment vulnérables aux attentats terroristes, car il s'agit de vastes systèmes ouverts qui transportent de grands nombres de passagers. Reconnaissant cette vulnérabilité, le gouvernement fédéral a promis 115 millions $ sur cinq ans en 2006 afin de renforcer la sûreté des services ferroviaires voyageurs et des commissions de transport en commun du Canada.

Cet argent servira à financer « Sûreté-Transit », un programme de contribution pour la sûreté du transport en commun de 80 millions $ échelonné sur deux ans dont l'objectif est d'inciter les exploitants de services ferroviaires voyageurs et de transports en commun à prendre des initiatives de sûreté nouvelles et renforcées. D'après les évaluations des risques actuels, le financement sera concentré dans six centres urbains qui exploitent d'importants réseaux de transport en commun : Vancouver, Edmonton, Calgary, Toronto, la Région de la capitale nationale et Montréal. Toutefois, les plus petits exploitants seront également admissibles à des fonds pour l'évaluation des risques et les plans de sûreté.

Le premier cycle de financement visait les grands exploitants des six centres urbains, et jusqu'à 37 millions $ ont été versés au titre de l'évaluation des risques, des plans de sûreté, des programmes de formation des employés, des campagnes de sensibilisation du public et de la modernisation des équipements de sûreté comme les technologies de réglementation d'accès et l'éclairage. Les plus petits exploitants auront droit jusqu'à 3,9 millions $. Les cycles de financement résiduels seront annoncés en 2007.

Par ailleurs, s'inspirant des pratiques optimales internationales, Transports Canada collabore avec des partenaires fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, des experts en transport et le milieu des transports à

l'élaboration d'une politique exhaustive de longue haleine. Cette politique étudiera tout un éventail de démarches pour l'établissement d'un régime de sûreté durable et complet des services ferroviaires et des services de transport en commun au Canada.

Sûreté des marchandises intermodales

Dans le budget de 2006, le gouvernement a débloqué 26 millions $ sur deux ans pour renforcer la sûreté du fret aérien au Canada. Les initiatives visant à renforcer le contrôle du fret et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien débuteront au début de 2007. Des consultations visant à assurer l'harmonisation avec les normes internationales et l'utilisation des pratiques optimales de l'industrie se poursuivront avec des partenaires nationaux et étrangers, notamment avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ACSTA, le secteur privé canadien, les États-Unis et le Royaume-Uni, durant tout le processus d'élaboration.

À l'été 2006, le Comité national de formation et de sensibilisation à la sûreté du fret aérien a lancé une campagne de sensibilisation à la sûreté pour souligner l'importance qu'il y a pour les employés des installations de manutention du fret aérien à surveiller l'accès aux zones réglementées.

Protection des infrastructures essentielles et protection civile

Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles (PNFIE)

Transports Canada a continué de collaborer avec un certain nombre de ministères fédéraux, les provinces, les territoires et d'autres intervenants à l'élaboration d'une stratégie nationale de protection des infrastructures essentielles (PIE). Le Ministère a également poursuivi sa collaboration avec les États-Unis sur la protection des infrastructures essentielles, notamment en coprésidant le Comité directeur canado-américain sur la PIE.

Activités de protection civile

En 2006, l'objectif primordial a été la formation par le biais d'exercices des membres du personnel du Centre d'intervention de Transports Canada pour assurer une intervention fructueuse en cas d'incident, d'urgence et de crise touchant le réseau de transport.

Transports Canada a participé à huit réunions des commissions plénières, des comités et de leurs groupes de travail sur les transports de l'OTAN conformément aux responsabilités qui lui incombent en vertu de la Politique internationale du Canada sur l'OTAN. En outre, le Groupe d'étude sur l'assurance a réalisé certains progrès quant à l'Entente d'indemnisation d'assurance contre les risques de guerre de l'OTAN à la fois pour les transports maritime et aérien. Ces ententes garantissent la capacité de l'OTAN à se doter d'une capacité de pont aérien et de pont maritime civil de qualité supérieure en temps de crise.

Projet d'intervention chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN)

Transports Canada poursuit l'exécution du projet d'intervention chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses. L'objectif de ce projet est de garantir l'accès à des équipes d'intervention d'urgence qualifiées qui, lorsqu'elles y sont invitées par les autorités, sont en mesure d'aider les intervenants à manipuler les marchandises dangereuses utilisées comme agents CBRN dans les attentats terroristes au Canada.

Ce projet repose sur le réseau d'intervenants existant qui a été constitué au fil des ans en vertu des prescriptions du Plan d'aide aux interventions d'urgence de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Ces équipes d'intervention apportent régulièrement leur aide aux intervenants chargés de manipuler les produits dangereux mis en cause dans les accidents de transport et sont donc largement qualifiées et équipées.

En 2006, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec d'autres ministères du gouvernement fédéral et les provinces en vue d'échanger des renseignements et des pratiques exemplaires et de renforcer le potentiel d'intervention en cas d'incident. Les éventuels intervenants industriels ont suivi une formation complémentaire et bon nombre ont manifesté de l'intérêt pour ce projet. On dénombre environ 30 organismes qui participent à l'initiative d'intervention CBRN à titre volontaire.

LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT 5

Le gouvernement a annoncé un crédit d'impôt pour les usagers des transports en commun qui se procurent un laissez-passer mensuel (ou d'une plus longue durée) et fait part de son intention de réglementer la consommation de carburant des véhicules automobiles.

APERÇU

Les transports et l'environnement entretiennent des rapports complexes. Les transports, soit la circulation des biens et des personnes, ont à la fois des effets directs et indirects sur l'environnement. Mentionnons entre autres les émissions dans l'atmosphère, dans l'eau et le sol. L'atténuation de ces effets est une difficulté redoutable dans un pays comme le Canada, où les transports revêtent une importance fondamentale pour la prospérité économique du pays et la qualité de vie de ses habitants.

En 2006, la commissaire à l'Environnement et au Développement durable (CEDD) a déclaré que le gouvernement fédéral devait en faire plus pour réduire les émissions des principaux secteurs, comme celui des transports. Toutefois, la lutte contre la pollution de l'atmosphère, de l'eau et du sol doit être conciliée avec des impératifs économiques et avec les besoins sociaux de notre géographie.

Pour maintenir et rehausser notre compétitivité, nous devons nous assurer que notre réseau de transport est efficace et réceptif à ces nouveaux défis. Nous devons également veiller à ce qu'il respecte les principales priorités environnementales comme la qualité de l'air, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la propreté des sols et de l'eau.

Au Canada, les transports sont un champ de compétence partagé, le gouvernement fédéral, les provinces et les administrations municipales jouant tous un rôle important. Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada est le principal responsable de nombreux dossiers qui intéressent à la fois les transports et l'environnement, même si d'autres ministères jouent aussi des rôles importants, comme Ressources naturelles Canada, Environnement Canada et Industrie Canada.

LE PROGRAMME ENVIRONNEMENTAL DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

L'atténuation des effets des émissions polluantes sur la santé et l'environnement est une priorité du nouveau gouvernement. En 2006, celui-ci a pris l'engagement d'élaborer un programme environnemental détaillé qui adoptera une nouvelle approche à l'égard des changements climatiques et de la qualité de l'air. Une enveloppe budgétaire de 2 milliards $ sur quatre ans a été débloquée pour réaliser ce programme.

La nouvelle approche du gouvernement fédéral intègre les changements climatiques et la qualité de l'air tout en prenant des mesures concrètes à moyen terme pour promouvoir l'atteinte de résultats à long terme. Cette approche est axée sur des aménagements législatifs et réglementaires visant à limiter les émissions de polluants atmosphériques et de GES à compter de 2010 et est complétée par un programme rationalisé d'initiatives d'intervention et d'investissement.

ÉMISSIONS POLLUANTES DANS L'ATMOSPHÈRE

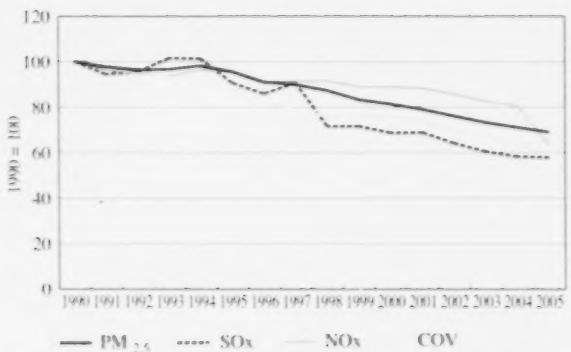
Les émissions polluantes dans l'atmosphère sont un problème écologique et sanitaire épineux pour les Canadiens, en particulier pour les 80 % de la population qui vit ou travaille dans des centres urbains. Parmi ces émissions, il faut mentionner des polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les oxydes de soufre (SOx), les composés organiques volatils (COV) et les particules (PM_{10} ou $PM_{2.5}$). Ensemble, ces émissions sont qualifiées de principaux contaminants atmosphériques, et elles proviennent de tout un éventail de sources, notamment du secteur des transports. Le smog urbain est sans doute l'effet le plus visible de ces émissions. Le smog est responsable de plusieurs milliers de décès prématurés au Canada chaque année et de nombreux problèmes de

santé. Le smog se compose de deux grands ingrédients : l'ozone troposphérique et les particules. L'ozone troposphérique résulte de la réaction des NOx et des COV dans des conditions bien précises, comme les journées ensoleillées et calmes. C'est la combustion des matières fossiles qui génère la majorité des émissions de NOx. Les NOx, de même que le dioxyde de soufre (SO_2), contribuent aussi aux pluies acides. On trouve des COV dans les émanations d'essence et les solvants. Les matières particulaires fines (PM) résultent de la combustion de matières fossiles dans les véhicules automobiles, les centrales électriques et les grandes industries. Elles proviennent également des poussières des routes asphaltées et non asphaltées, de la construction routière ainsi que des feux de forêt.

Dynamique des émissions atmosphériques du secteur des transports

Il faut mentionner que les carburants varient considérablement sur le plan de leurs émissions. Par exemple, en 2005, les moteurs diesel routiers et hors route ont représenté environ 70 % des émissions de $PM_{2,5}$ (les véhicules diesel hors route à eux seuls en représentent 56 %) et 52 % des émissions de NOx du secteur des transports. Les moteurs à essence, en revanche, représentent 88 % des émissions de COV du secteur des transports. Le transport maritime, qui utilise un amalgame de carburant diesel et de mazout lourd, est responsable de 49 % des émissions de SOx du secteur des transports. La figure 5-1 illustre la dynamique des émissions de $PM_{2,5}$, SOx, NOx et COV du secteur des transports (la dynamique de 1990 est indexée sur 100). Depuis 1990, la dynamique de toutes ces émissions est à la baisse, ce qui s'explique en majeure partie par les réformes réglementaires adoptées par le gouvernement fédéral visant à réduire les effets du smog sur la santé et les conséquences des pluies acides.

FIGURE 5-1 : ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DU SECTEUR DES TRANSPORTS, 1990 – 2005



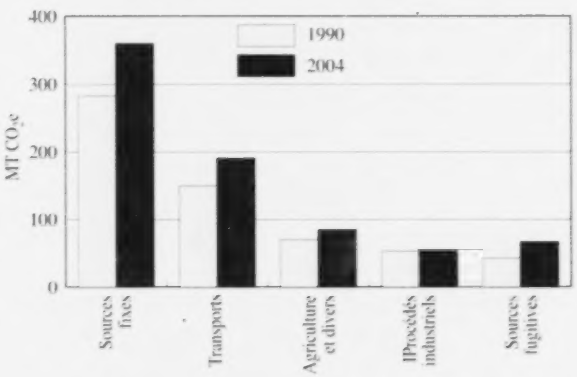
Source : Environnement Canada, Inventaire des principaux contaminants atmosphériques 2006, estimations préliminaires.

Émissions de gaz à effet de serre

En 2004, les Canadiens ont rejeté environ 758 mégatonnes (Mt) d'équivalents dioxyde de carbone (Mt eCO_2) de GES dans l'atmosphère. Cela marque une hausse de 0,6 % par rapport aux 754 Mt rejetées en 2003, soit nettement moins que l'augmentation de 3,9 % enregistrée l'année d'avant. L'intensité des GES économiques du Canada – soit la quantité de GES émis par unité d'activité économique – a été inférieure de 2,6 % en 2004 par rapport à 2003. Depuis 1990, les émissions ont augmenté d'environ 27 %. La figure 5-2 montre que les émissions totales du secteur des transports ont été de 190 Mt en 2004, soit 25 % du total. Toutefois, depuis 1990, la part du secteur des transports dans les émissions totales est demeurée relativement stable, aux alentours de 24 % à 26 %.

Les émissions routières ont représenté 76 % du total des émissions du secteur des transports en 2004, alors que les émissions du transport aérien intérieur ont représenté 4 % et les émissions du transport ferroviaire et du transport maritime intérieur, chacune 3 %. Les émissions hors routes et des pipelines confondues ont représenté la tranche résiduelle de 15 % des émissions totales de GES du secteur des transports. (Note : Les totaux de ce paragraphe ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.)

FIGURE 5-2 : ÉMISSIONS TOTALES DE GES PAR SECTEUR, 1990 ET 2004



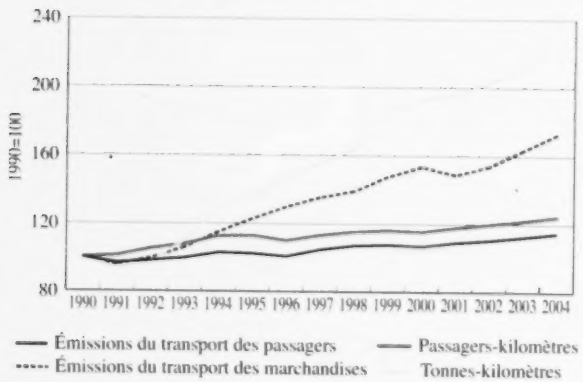
Source : Inventaire des gaz à effet de serre du Canada, 1990-2004, Environnement Canada

La figure 5-3 illustre la dynamique des émissions de GES des véhicules routiers entre 1990 et 2004 ainsi que les niveaux d'activités des secteurs du transport des passagers et des marchandises (les niveaux de 1990 sont indexés sur 100). Au cours de cette période, les émissions du transport routier des passagers ont augmenté d'environ 16 %, alors que les passagers-

kilomètres ont augmenté de 30 %. Cela témoigne d'une légère amélioration de l'intensité des GES du transport des passagers par des véhicules routiers.

La figure 5-3 montre également que les émissions de GES du transport routier des marchandises ont augmenté de 73 % au cours de la même période, plus de cinq fois l'augmentation des émissions de GES du transport des passagers. Pris dans le contexte d'une augmentation de 125 % des niveaux d'activités de transport des marchandises mesurés en tonnes-kilomètres, cela indique toutefois que, si le transport des marchandises est responsable des émissions accrues de GES par rapport au transport des passagers, ce niveau devient également plus efficace si l'on dissocie les émissions de GES des niveaux d'activités. En 2004, le transport des marchandises a été responsable d'émissions de GES inférieures de 23 % par tonne-kilomètre par rapport à 1990. Cela s'est fait d'un certain nombre de façon, notamment par l'adoption de meilleures pratiques d'exploitation et l'utilisation de matériels moins énergivores.

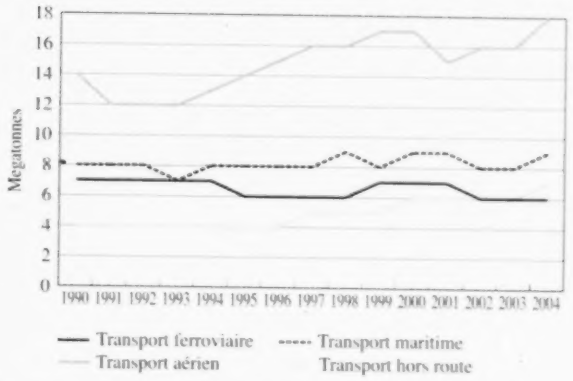
FIGURE 5-3 : DYNAMIQUE DES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS ROUTIERS ET NIVEAU D'ACTIVITÉS, 1990 – 2004



Source : Guide de données sur la consommation d'énergie, août 2006; Ressources naturelles Canada, Office de l'efficacité énergétique.

La figure 5-4 illustre la dynamique des émissions de GES des secteurs du transport ferroviaire, aérien, maritime et hors route entre 1990 et 2004. À hauteur de 17 Mt, le transport aérien a été le principal responsable des émissions de GES du secteur hors route des transports. Le transport maritime, à hauteur de 9 Mt, s'est classé juste derrière; toutefois, dans l'ensemble, les émissions du transport maritime ont été relativement constantes au cours de cette période, la hausse avoisinant 6 %. Le transport ferroviaire a été responsable du rejet de 6 Mt en 2004, soit une baisse de 15 % par rapport à 1990, même si les niveaux d'activités du transport ferroviaire des marchandises ont augmenté de 30 % depuis 1990.

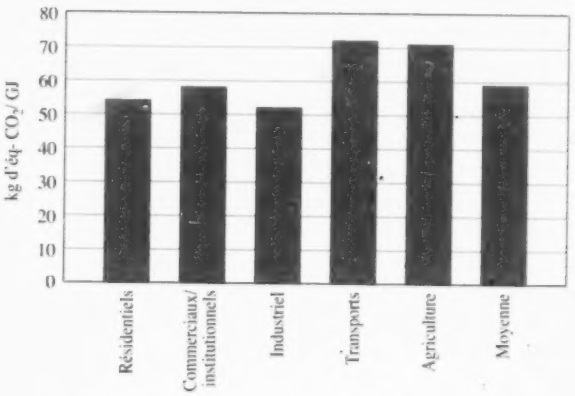
FIGURE 5-4 : ÉMISSIONS DE GES DU SECTEUR DES TRANSPORTS NON ROUTIERS, 1990 – 2004



Source : Guide de données sur la consommation d'énergie, août 2006; Ressources naturelles Canada, Office de l'efficacité énergétique.

Les émissions de GES du secteur des transports augmentent à un rythme plus lent que le niveau d'activités, ce qui s'explique par le transport plus efficace des personnes et des marchandises. Toutefois, si l'on tient compte de la consommation finale d'énergie, les sources d'énergie utilisées dans le secteur des transports en font le secteur à plus forte intensité de GES par unité d'énergie consommée dans l'économie canadienne, comme en témoigne la figure 5-5.

FIGURE 5-5 : INTENSITÉ DE GES DES SECTEURS DE CONSOMMATION D'ÉNERGIE, 2004



Source : Guide de données sur la consommation d'énergie, août 2006; Ressources naturelles Canada, Office de l'efficacité énergétique.

INITIATIVES FÉDÉRALES

CALENDRIER DES PROJETS DE RÉGLEMENTATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Le Calendrier des projets de réglementation de la qualité de l'air énonce le plan détaillé du gouvernement du Canada visant à réglementer les émissions de sources diverses. Cela englobe de nouvelles dispositions de réglementation des automobiles, des chemins de fer et des produits commerciaux et de consommation.

L'Avis d'intention d'élaborer et d'adopter des règlements et d'autres mesures visant à réduire les émissions atmosphériques a été publié dans la *Gazette du Canada* le 21 octobre 2006. Cet avis fait état de l'intention du gouvernement fédéral de s'attaquer à toutes les grandes sources d'émissions atmosphériques. Selon l'Avis, le gouvernement est résolu à poursuivre l'élaboration et l'adoption de règlements en vue de réduire les émissions génératrices de smog et de pluies acides des véhicules et des moteurs routiers et hors route.

Le gouvernement a l'intention de réglementer la consommation des véhicules automobiles. Le ministre des Transports, avec le concours du ministre des Ressources naturelles, élaborera des règlements s'inspirant de l'engagement volontaire pris en 2005 par l'industrie automobile de réduire collectivement de 5,3 Mt les émissions de GES d'ici à 2010 par une amélioration soutenue de la consommation de carburant. Ces nouveaux règlements seront élaborés et adoptés en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*. À l'expiration du protocole d'entente conclu entre l'industrie automobile et le gouvernement du Canada, les règlements entreront en vigueur pour le millésime 2011.

Aux termes de l'Avis d'intention de 2006, un certain nombre de nouveaux règlements ont été adoptés au sujet des véhicules et des moteurs routiers et hors route qui n'étaient pas réglementés jusque-là. Par exemple, les moteurs diesel de forte puissance utilisés dans des applications hors route comme le bâtiment, l'exploitation minière et l'agriculture seront assujettis à des normes très strictes d'émissions pour la première fois au Canada.

De nouveaux règlements ont été définitivement arrêtés en 2006 pour raffermir la réglementation des motocyclettes routières du Canada, notamment en élargissant la portée des règlements pour qu'ils visent pour la première fois les petits scooters et les cyclomoteurs. Des projets de règlement ont également été publiés qui établissent des normes strictes pour réduire les émissions génératrices de smog des moteurs hors-bord, des motomarines, des motoneiges, des motocyclettes et des véhicules tout-terrains.

Le nouveau programme du gouvernement, tel que décrit dans l'Avis d'intention, aura pour effet de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de GES et il visera toutes les principales sources d'émissions atmosphériques, notamment tous les secteurs des transports (routier, ferroviaire, aérien et maritime), les secteurs industriels, les produits de consommation et les produits commerciaux et la qualité de l'air intérieur.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le 13 décembre 2006, Transports Canada a déposé sa quatrième stratégie de développement durable devant le Parlement. La *Stratégie de développement durable 2007 – 2009* expose la vision de Transports Canada en matière de développement durable ainsi que son plan d'action visant à promouvoir un réseau de transport plus durable au Canada. La stratégie expose 7 défis stratégiques et 21 engagements d'agir au cours des trois prochaines années (2007-2009). Pour cette stratégie, Transports Canada a décidé de se concentrer sur trois thèmes au cœur de la durabilité des transports : les transports urbains, le transport commercial des marchandises et le transport maritime. Ces thèmes ont permis au Ministère de canaliser ses efforts et de prendre un moins grand nombre d'engagements axés sur des résultats.

Transports Canada rend compte chaque année des progrès réalisés dans le cadre du *Rapport ministériel sur le rendement* et du *Rapport d'étape sur le développement durable*. Les deux peuvent être consultés en ligne à l'adresse www.tc.gc.ca/publications/fr/menu.htm et www.tc.gc.ca/SDD.

TRANSPORTS DE SURFACE

Adaptation intelligente de la vitesse

Étant donné que les excès de vitesse ne compromettent pas seulement la sécurité, mais également les émissions de GES, Transports Canada mène un programme de recherche sur l'efficacité de l'adaptation intelligente de la vitesse pour maintenir la vitesse des véhicules dans la circulation. L'adaptation intelligente de la vitesse désigne un système qui peut aider les automobilistes à se conformer aux limitations de vitesse affichées. Une rétroaction est fournie à l'automobiliste s'il dépasse la limite de vitesse. Ce projet étudie la faisabilité technique, l'efficacité et les avantages au chapitre des émissions, de même que les bienfaits pour la sécurité, les attitudes et les comportements des automobilistes et l'acceptabilité. Le Ministère mène également des recherches en vue d'évaluer l'efficacité de l'affichage en temps réel des coûts et de la consommation de carburant dans le choix et le comportement de vitesse et, par voie de conséquence, la consommation de carburant.

Transports Canada collabore également avec les provinces et les territoires à l'examen du dossier visant à prescrire des limitateurs de vitesse qui limiteront la vitesse des camions à 105 km/h ainsi que des enregistreurs de bord électroniques.

Programmes urbains de Transports Canada

Transports Canada administre deux programmes qui encouragent l'adoption d'options de transports durables dans les villes et les collectivités du Canada : le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) et Sur la route du transport durable (SRTD). Ces programmes aident les municipalités et les partenaires à but non lucratif à mettre à l'essai et à adopter des stratégies de transport rentables. Les retombées de ces programmes appuient d'autres objectifs politiques importants du réseau de transport du Canada, comme la réduction du smog, l'atténuation des encombrements et l'amélioration de l'état de santé.

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) finance, avec le concours des provinces et des municipalités, des projets intégrés de démonstration en transport urbain qui prouvent, évaluent et promeuvent des stratégies rentables de réduction des émissions de GES. En 2006, cinq municipalités ont poursuivi leurs projets de démonstration dans le cadre du PDTU : Halifax, région de Waterloo, Toronto–Hamilton, Whitehorse et l'agglomération de Vancouver. C'est au mois de novembre qu'a été lancé le projet PDTU dans la ville de Winnipeg. Des projets-pilotes à Gatineau et à la ville de Québec ont été annoncés en février 2007 et devraient débuter en 2007. Pour toute précision sur tous les projets de démonstration PDTU, visiter le site www.tc.gc.ca/pdtu/.

Le programme SRTD finance des projets de transport novateurs, communautaires et durables. Le financement de cinq nouveaux projets d'une valeur totale de 110 000 $ a été approuvé en 2006, soit un total de 34 projets en cours durant l'année. Ces projets représentent une vaste diversité d'initiatives, qui vont du financement de services de livraison non motorisés à l'étude des effets des infrastructures sur les cyclistes. Un examen annuel contenait les résultats et des renseignements sur les 13 projets menés à terme. Pour d'autres précisions sur les projets du SRTD, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/srtd.

Crédit d'impôt sur les transports en commun

Dans le budget de 2006, le gouvernement du Canada a annoncé qu'à compter du 1er juillet 2006, les citoyens pourraient se prévaloir d'un crédit d'impôt non remboursable couvrant le prix d'achat d'un laissez-passer mensuel (ou d'une durée plus longue) permettant d'emprunter les autobus, les tramways, les métros, les trains de banlieue et les traversiers locaux. Cette nouvelle initiative aura des répercussions fructueuses sur la gestion de la demande de transport et permettra aux usagers des transports en commun d'économiser environ 150 $ par an.

Calculatrice des émissions des transports urbains

Transports Canada a conçu un outil exploité sur Internet (calculatrice des émissions des transports urbains) qui permet aux professionnels des transports urbains de calculer les émissions directes (comme les gaz d'échappement) et indirectes (comme les émissions résultant de la production d'électricité) du secteur des transports, notamment de GES et des principaux contaminants atmosphériques. Cet outil permet aux municipalités de planifier et de rendre compte des émissions du secteur des transports avec plus d'uniformité.

Programmes de Transports Canada relatifs au transport des marchandises

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) est un programme échelonné sur cinq ans qui a pour but de réduire l'augmentation des émissions de GES résultant du transport des marchandises. Cette initiative est administrée par Transports Canada moyennant l'appui de Ressources naturelles Canada. En vertu de l'Initiative, en 2006, le Programme de démonstration du transport durable des marchandises a affecté près de 2,5 millions $ à 12 nouveaux projets qui démontrent et favorisent le recours à des technologies novatrices et à des pratiques optimales efficaces dans le secteur du transport des marchandises. Cela porte le total à 4,1 millions $ pour 30 projets. Huit projets ont été menés à terme jusqu'ici, les 22 autres devant se terminer en 2007.

En outre, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont négocié un protocole d'entente visant à réduire volontairement les émissions de GES et des principaux contaminants atmosphériques du transport ferroviaire. Ce protocole devrait permettre d'harmoniser les émissions des locomotives régissant les chemins de fer canadiens de classe 1 transportant des marchandises avec les normes de l'*Environmental Protection Act* des États-Unis en encourageant l'achat de locomotives plus sobres et en avalisant des pratiques optimales. Le protocole va aussi voir à ce que les chemins de fer poursuivent leurs efforts visant à améliorer leur performance au niveau des émissions de GES entre maintenant et 2010.

De plus, en 2006, Transports Canada et l'Organisation de l'aviation civile internationale ont parrainé conjointement un atelier sur les mesures d'exploitation visant à réduire la consommation de carburant et les émissions.

Le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises est un programme échelonné sur quatre ans administré par Transports Canada dont l'objectif est de réduire les émissions de GES du secteur des transports. Ce programme est complémentaire de l'IEETM et il comporte deux volets : le Programme d'encouragement au transport des marchandises (PETM) et le Programme de sensibilisation des expéditeurs.

Le Programme d'encouragement au transport des marchandises finance à frais partagés des projets pour acheter et installer de nouvelles technologies ayant démontré leur potentiel d'accroître le rendement énergétique et de réduire les émissions des secteurs du transport ferroviaire, maritime et aérien des marchandises. Transports Canada n'a pas sélectionné de projets à financer en 2006, étant donné qu'il aurait été difficile pour les bénéficiaires de franchir toutes les étapes nécessaires avant la fin du programme en mars 2007. Un projet a été mené à terme jusqu'ici, les huit autres devant se terminer en 2007. Le Programme de sensibilisation des expéditeurs a pour but d'élargir la compréhension par les expéditeurs, les transitaires, les courtiers en transport et les fournisseurs de services de logistique des incidences sur l'environnement de leurs décisions ayant trait aux services de transport et d'accroître l'adoption des options de transport qui s'offrent à eux afin de réduire les émissions de GES. En 2006, Transports Canada et la Chaîne d'approvisionnement et logistique Canada (CAL) ont organisé des symposiums dans tout le Canada à l'automne. Ils ont également commandé une étude intitulée « Examen de la documentation consacrée aux technologies de réduction des émissions et aux pratiques optimales à l'intention des expéditeurs », qui a été présentée lors des symposiums.

TRANSPORT MARITIME

Qualité de l'eau

Les projets de règlements sur la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux ont été publiés dans la partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2006. Ils regrouperont les prescriptions en vigueur et introduiront un certain nombre de nouvelles dispositions, en particulier celles qui permettront de ratifier l'annexe IV (Eaux usées), l'annexe V (Ordures) et l'annexe VI (Air) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires. En adoptant ces dispositions, le Canada sera en mesure de ratifier ces importantes conventions internationales.

Le Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast de Transports Canada a été adopté le 28 juin 2006. Tous les navires assujettis à ce règlement sont tenus d'avoir à bord des plans de gestion des eaux de ballast depuis le 8 décembre 2006. Ce règlement dispose que les navires en route pour le Canada qui rejettent des eaux de ballast dans nos eaux doivent les gérer comme il se doit, notamment les eaux de ballast résiduaires, pour atténuer les risques que les navires n'introduisent accidentellement des organismes aquatiques ou des agents pathogènes nuisibles.

Programme national de surveillance aérienne

Transports Canada suit de près le mouvement des navires qui empruntent les eaux canadiennes en vertu de son Programme national de surveillance aérienne (PNSA). Le PNSA est le principal instrument qui permet de détecter la pollution des eaux de compétence canadienne causée par les navires. En 2005-2006, Transports Canada a acquis un deuxième système de surveillance maritime qui permettra aux avions de surveillance de couvrir une superficie beaucoup plus vaste qu'auparavant, de jour comme de nuit, et dans des conditions météorologiques plus difficiles sur la côte Ouest du pays. L'installation du Système de surveillance maritime 6000 (MSS 6000) représente un investissement de 4,6 millions $. Celui ci complète le système de satellite RADARSAT existant qui vient en aide aux vols de surveillance qui recherchent les incidents de pollution. Cela se fait par le biais d'un partenariat avec la Surveillance intégrée des pollueurs par les hydrocarbures (ISTOP), lequel utilise des images RADARSAT de la Terre pour y déceler les déversements d'hydrocarbures à la surface de l'océan. En 2005-2006, Transports Canada a consacré 300 000 $ aux images RADARSAT dans le cadre du projet ISTOP et a acquis 971 images, soit 25 % de plus que l'année d'avant. Aussi en 2005-2006, Transports Canada a effectué 1 548 heures de patrouilles antipollution (soit un nouveau record pour le PNSA), a détecté 78 incidents de pollution et a survolé plus de 9 724 navires au cours de patrouilles antipollution.

GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Diverses initiatives qui se déroulent au Canada ont pour but de gérer nos rapports avec l'environnement. Mentionnons entre autres les systèmes de gestion de l'environnement, les évaluations environnementales et l'intégration des connaissances environnementales et communautaires dans la prise de décisions précises et responsables.

Systèmes de gestion de l'environnement

Transports Canada est tenu de gérer ses terrains et ses installations dans le respect de l'environnement. Le Ministère a adopté un système de gestion de l'environnement (SGE), qui est une démarche empruntée par les gouvernements et les entreprises privées du monde entier pour garantir des pratiques respectueuses de l'environnement et minimiser les responsabilités. Transports Canada préconise la conformité avec les lois environnementales et les politiques du gouvernement fédéral dans ses activités quotidiennes, en cherchant du mieux qu'il peut à faire concorder ses activités avec les politiques et les pratiques optimales du gouvernement fédéral. Transports Canada est responsable de toute une palette d'activités et d'environ 847 biens fonds, notamment des flottes d'aéronefs et des parcs de

véhicules, de même que des magasins, des entrepôts et des bureaux dans des lieux centraux et éloignés à travers tout le pays. Même si le Ministère n'exploite plus directement quantité de composantes du réseau de transport, il continue de jouer le rôle de propriétaire et de gestionnaire des principales composantes du réseau, notamment le Réseau national d'aéroports. À ce titre, Transports Canada est chargé d'assurer la saine gérance de ses terrains et installations.

Évaluation et atténuation des effets sur l'environnement

Dans son budget de 2004, le gouvernement fédéral a promis 3,5 milliards $ sur dix ans pour accélérer l'assainissement des lieux contaminés dont il assume la responsabilité. Le Plan d'action accéléré sur les sites contaminés du fédéral (PAASCF) a été institué pour accélérer les mesures et réduire la responsabilité financière du fédéral en ce qui concerne les sites à haut risque. Parmi ses principaux éléments, mentionnons un inventaire détaillé et le classement des sites, ainsi que des mesures accélérées sur les sites qui présentent les plus grands risques pour la santé humaine et l'environnement. En 2005-2006, Transports Canada a consacré 30,7 millions $ à l'évaluation et à l'assainissement/gestion des risques des sites contaminés, dont 13,9 millions $ provenaient du PAASCF.

Les bureaux régionaux de Transports Canada assument d'importantes responsabilités en ce qui concerne les sites contaminés et la surveillance de l'environnement. Par exemple, en 2005 2006, la région du Québec a réalisé 12 projets de remise en état de sites contaminés d'une valeur de 4,39 millions $ et a investi près de 83 000 $ dans la surveillance de l'environnement à sept aéroports et sites portuaires. La région de l'Atlantique a entrepris d'importants travaux d'assainissement à St. Alban's (Terre-Neuve-et-Labrador), dans une ancienne base d'hélicoptères suite aux constatations d'une étude de base sur l'environnement réalisée en 1997-1998. Le projet d'assainissement a pris fin à l'automne 2006. Parmi les retombées pour l'environnement, mentionnons une diminution des émissions de GES et l'assainissement du site : au nombre des retombées économiques, mentionnons les économies réalisées par Transports Canada; quant aux avantages sociaux, il faut citer la création d'emplois qui faisaient cruellement défaut dans la collectivité.

Décisions de la Cour suprême sur l'obligation qui incombe au gouvernement fédéral de tenir des consultations avec les Autochtones

Au sujet des projets d'infrastructures de Transports Canada, la majorité des consultations avec les groupes autochtones ces dernières années ont eu lieu dans le cadre d'évaluations environnementales. Toutefois, les plus récentes décisions de la Cour suprême font état de l'obligation qui incombe au gouvernement fédéral de tenir des consultations et d'aller au-delà des simples dispositions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* régissant les consultations. Par exemple, les décisions sur la rivière Taku, la nation Haïda et, plus récemment, la Première nation crie Mikisew stipulent que le gouvernement fédéral doit procéder à une analyse plus approfondie d'un plus vaste éventail de droits des Autochtones. Ces décisions stipulent que le gouvernement fédéral est tenu de mener des consultations chaque fois que « l'État est au courant, de façon réelle ou constructive, de l'existence possible du droit ou d'un titre autochtone et envisage des mesures qui pourraient lui porter atteinte »[1]. C'est la raison pour laquelle Transports Canada a créé un centre d'experts sur les consultations avec les Autochtones pour qu'il apporte son aide, établisse des lignes directrices et fournisse des renseignements aux fonctionnaires de Transports Canada chargés de projets sur les infrastructures de transport. De la sorte, Transports Canada pourra s'acquitter avec cohérence de l'obligation qui lui incombe de consulter les Autochtones.

Étude sur les émissions des Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent

L'Étude sur les émissions des Grands Lacs – Voie maritime du Saint Laurent (GLVMSL) est un projet conjoint Canada États-Unis dont l'objectif est d'évaluer les futurs besoins d'infrastructures des GLVMSL. Le réseau GLVMSL commence à vieillir et l'on s'attend à ce que les coûts d'entretien et de remise en état augmentent à un rythme sans cesse accéléré. Pour que les gouvernements puissent élaborer des politiques qui toucheront l'avenir de cette importante artère de transport, il est nécessaire de procéder à une évaluation de l'état actuel des facteurs et conditions économiques, techniques et environnementaux du réseau GLVMSL en ce qui a trait à la navigation maritime commerciale et aux infrastructures de transport dont elle dépend.

Les organismes suivants participent à cette initiative : Transports Canada, U.S. Army Corps of Engineers, ministère des Transports des États-Unis, Environnement Canada, Fish and Wildlife Service des États-Unis, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint

1 Nation Haida c. Colombie-Britannique (ministre des Forêts), 2004 SCC 73, [2004] 3 R.C.S. 511.

Laurent (Canada) et Saint Lawrence Development Corporation (États-Unis). L'objectif primordial du réseau GLVMSL est de fournir aux décideurs des renseignements sur les effets prévus sur l'environnement des options d'entretien que l'on envisage de prendre pour assurer l'exploitation du réseau GLVMSL jusqu'en 2060. Cette étude est considérée comme préliminaire étant donné que les travaux ne représentent pas une évaluation environnementale telle que prescrite par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* ou la *National Environmental Policy Act* des États-Unis.

INITIATIVES PROVINCIALES

Nouveau-Brunswick

En 2006, la province du Nouveau-Brunswick a enregistré de très nets progrès dans l'amélioration du rendement énergétique de son réseau de transport. Parmi les points forts, mentionnons :

- L'investissement fédéral de 1,9 million $ en vertu de l'Entente Canada Nouveau Brunswick sur les transports en commun afin d'améliorer le réseau de transport en commun de Fredericton. Cette entente comporte un plan d'investissement quinquennal en vertu duquel la ville de Fredericton se portera acquéreur de 14 nouveaux autobus et d'un autobus adapté. Ces nouveaux autobus seront peu polluants et accessibles aux fauteuils roulants, et ils réduiront l'âge moyen du parc d'autobus de la ville de près de 16 ans à 10 ans. Grâce à ce projet, on espère que le nombre d'usagers augmentera de 50 000 et que les émissions de GES diminueront de 250 Mt d'ici à 2010. La ville songe également à agrandir son installation d'entretien pour pouvoir y accueillir le parc plus important.
- L'adoption par le gouvernement du Nouveau-Brunswick d'une nouvelle politique sur les véhicules verts. Cette politique devrait rendre le parc de l'État plus sobre et réduire les émissions de GES. La politique sur les véhicules verts s'inscrit dans l'engagement pris par le gouvernement à l'égard de la durabilité de l'environnement qui est énoncé dans le Mandat de changement et elle aura un impact sur tous les véhicules neufs achetés et entretenus par l'Agence de gestion des véhicules du ministère des Transports, y compris les véhicules que conduisent les ministres et les sous-ministres.

Nouvelle-Écosse

En 2006, la province de Nouvelle-Écosse a elle aussi enregistré de nets progrès dans la mise à niveau de son réseau de transports en commun et dans l'évaluation de la durabilité du réseau de transport. Parmi les points forts, mentionnons :

- Un investissement de 37,5 millions $ par le gouvernement du Canada permettra de moderniser 11 réseaux de transport en commun en Nouvelle-Écosse. Au nombre des investissements admissibles, il peut y avoir l'achat d'autobus et de véhicules de transport en commun accessibles, la construction de nouveaux terminus et hangars d'entretien et l'achat de systèmes informatiques améliorés pour les services de transport en commun. Cette enveloppe comporte plus de 11,7 millions $ provenant de l'Entente Canada Nouvelle Écosse concernant le transfert des fonds fédéraux destinés aux transports en commun et 25,8 millions $ provenant de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun. Ces investissements permettront de réduire les encombrements de la circulation et d'améliorer la qualité de l'air, en plus de réduire les émissions de CO_2 et d'autres GES. Parmi les commissions de transport en commun qui profiteront de cet argent, mentionnons Metro Transit dans la municipalité régionale de Halifax, Cape Breton Transit, Kings Transit (ce qui comprend le comté de Kings et ses environs) et huit autres commissions de transport en commun communautaires.
- Parachèvement d'un rapport exhaustif (560 pages) visant à évaluer la durabilité du réseau de transport au moyen de 20 indicateurs clés et de nombreux sous-indicateurs. L'étude réalisée par GPI Atlantic a porté sur 15 catégories différentes de coûts afin d'évaluer le coût réel du transport routier des passagers en Nouvelle-Écosse. L'étude contient des recommandations afin de rendre les transports plus efficaces, plus abordables et plus durables. Pour d'autres précisions sur le rapport intitulé *GPI Transportation Accounts : Sustainable Transportation for Nova Scotia – Measuring Sustainable Development, Application of the Genuine Progress Index to Nova Scotia*, consulter l'adresse http ://www.gpiatlantic.org.

Ontario

En 2006, le ministère des Transports de l'Ontario a enregistré d'importants progrès en vue de réduire les encombrements, les émissions et d'élargir les options de mobilité au profit de tous les Ontariens. Parmi les points forts, mentionnons :

- Amorce de la troisième année d'investissement par l'Ontario de 0,02 $ le litre sur la taxe provinciale sur l'essence existante afin de verser 313 millions $ en 2006-2007 à 86 commissions de transport en commun dans 104 collectivités de l'Ontario. Le nombre d'usagers des transports en commun a augmenté de 23 millions de passagers-trajets dans toute la province entre 2004 et 2005, ce qui équivaut à l'élimination de 19 millions de trajets en voiture de nos routes.
- Adoption d'une loi portant création de l'Administration des transports du grand Toronto, qui élaborera un plan intégré des transports visant les transports en commun

et les principales artères de la grande région de Toronto et de Hamilton, l'une des régions d'Amérique du Nord qui connaît la croissance la plus rapide.

- Adjudication d'un contrat visant à construire et à exploiter le Système de titre de transport de la grande région de Toronto, système sécurisé et rentable de perception des titres de transport en commun qui aidera les usagers à emprunter neuf différentes commissions de transport en commun de Hamilton à Oshawa.
- Célébration du premier anniversaire des premières voies provinciales réservées aux véhicules à occupants multiples (VOM) sur les routes 403 et 404. Les résultats indiquent que près de 40 % des banlieusards ont aujourd'hui recours au covoiturage sur ces routes aux heures de pointe de la matinée, contre moins de 20 % avant l'ouverture des voies VOM.
- Lancement de trois projets pilotes portant sur des véhicules de substitution – bicyclettes électriques, véhicules électriques à faible vitesse et transporteurs personnels Segway® – qui réduisent la pollution et la consommation d'énergie et qui incitent les gens à laisser leur voiture à la maison.

Manitoba

En 2006, la province du Manitoba et ses partenaires ont lancé plusieurs projets afin d'appuyer leurs efforts visant à rehausser la sécurité, l'efficacité et la durabilité environnementale du réseau de transport. Parmi les points forts, mentionnons :

- Le ministère des Infrastructures et des Transports du Manitoba s'est employé à rendre parfaitement conformes ses activités de gestion du sel routier avec les lignes directrices volontaires d'Environnement Canada grâce à la construction de remises à sel imperméables.
- Établissement d'un partenariat entre le MIT et le Collectif des Prairies pour la recherche en adaptation afin d'analyser la dynamique des températures qui affecte le réseau provincial des routes d'hiver. Le réseau provincial des routes d'hiver dessert environ 38 000 Manitobains dans 28 collectivités qui ne sont pas desservies par des routes permanentes. Ce projet a également comporté l'élaboration d'une stratégie d'adaptation aux impacts des changements climatiques afin d'éloigner les routes d'hiver des lacs et des cours d'eau à tel point que plus de 90 % des 2 300 km de routes d'hiver du Manitoba suivent désormais un tracé terrestre.
- En 2005-2006, le MIT, avec le concours de Ressources naturelles Canada et de l'Organisme chargé des véhicules gouvernementaux, a entrepris la construction d'une station de ravitaillement en E85 et d'un programme d'achat et de remise sur le carburant pour les véhicules du parc provincial. Ce projet prévoit l'engagement de maintenir les achats d'éthanol (E10) à 20 % de la totalité du carburant consommé par les véhicules du Ministère.
- Deux organismes de service spécial (le FVA et l'Organisme chargé de la distribution du matériel) relevant du ministre provincial des Infrastructures et des Transports ont joué un rôle notoire dans l'établissement de principes durables dans les domaines des achats de véhicules, de carburant et de produits. Le MDA offre à ses clients des produits « verts » fabriqués avec des matériaux ou selon des procédés respectueux de l'environnement. Au moment d'aller sous presse, le MDA offrait 206 produits verts. Le FVA collabore avec les ministères gouvernementaux pour s'assurer que l'on tient compte des impacts sur l'environnement au moment de choisir les véhicules du parc. Le FVA se fait le défenseur des principes de véhicules adaptés à l'emploi lorsque des ministères décident de remplacer leurs véhicules. Le parc provincial compte désormais 203 véhicules à carburant de remplacement et à carburant flexible.

Alberta

En 2006, il faut signaler un certain nombre d'initiatives prises par la province d'Alberta dans le secteur des transports. Parmi les points forts, mentionnons :

- L'Initiative d'identification automatique des véhicules (IAV) prise pour atteindre l'objectif des systèmes de transport intelligents (STI), qui est d'atténuer les impacts sur l'environnement tout en répondant aux besoins des transporteurs commerciaux. L'IAV permet à des véhicules utilitaires préautorisés de ne pas s'arrêter aux postes d'inspection et de recueillir les fruits des technologies électroniques en économisant du carburant, en réduisant les temps de trajet et les émissions. Le ministère des Infrastructures et des Transports de l'Alberta a installé les technologies IAV dans 12 postes d'inspection des véhicules sur les principales routes de la province. Les coûts de ce projet sont partagés avec Transports Canada dans le cadre du volet STI du Programme stratégique d'infrastructures routières de Transports Canada.
- Investissement de 239 millions $ dans le secteur bioénergétique de l'Alberta. Cette initiative fera de la province un chef de file dans la production d'énergies renouvelables provenant de substances organiques. Cet investissement sera échelonné sur les cinq prochaines années et il financera un programme de crédits pour les producteurs d'énergie renouvelable et un programme qui facilitera les investissements technologiques dans la province. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse http://www.gov.ab.ca/home/index.cfm?page=1508.

- Lancement d'un projet de mesure optique des émissions des véhicules le long de la route (ROVER II) par l'Équipe des émissions des véhicules de la Clean Air Strategic Alliance (CASA VET), cofinancé par le gouvernement de l'Alberta et d'autres partenaires de la CASA en 2006. Le premier projet ROVER réalisé en 1998 a révélé qu'environ 10 % des véhicules (généralement les plus anciens) représentaient plus de la moitié des émissions, ce qui a conduit au lancement du programme pilote Breathe Easy de mise à la casse des véhicules qui a révélé la rentabilité des programmes permanents de mise à la casse en Alberta. Le projet ROVER II utilise les plus récentes technologies de télédétection pour mesurer plus de 50 véhicules à Edmonton, Calgary, Red Deer et Canmore aux mois de septembre et d'octobre 2006. On attend le rapport et les recommandations du projet vers le milieu de 2007. On trouvera des renseignements détaillés sur ce projet à l'adresse http://www.casahome.org/?page_id=116.
- Lancement d'un projet pilote sur les taxis hybrides piloté par Climate Change Central et cofinancé par le gouvernement de l'Alberta entre décembre 2005 et mars 2006, qui verse des stimulants aux propriétaires de taxi participants pour qu'ils achètent des véhicules hybrides. Ce projet vise à réduire les émissions de GES et de smog des taxis de l'Alberta qui parcourent de grandes distances. L'impact des technologies hybrides est significatif, puisqu'elles permettent de réduire les émissions de GES de jusqu'à 21 tonnes sur certains modèles hybrides chaque année. On trouvera d'autres précisions à l'adresse http://www.hailahybrid.ca/.

INITIATIVES MUNICIPALES ET AUTRES

Planification durable des transports

En 2006, le Comité permanent des transports durables de l'Association des transports du Canada (ATC) a mené à terme un projet sur des stratégies de planification durable des transports. Ce projet était financé par Transports Canada et il comportait des recherches sur les pratiques et les orientations futures de la planification durable des transports dans les régions urbaines du Canada, de même que six ateliers organisés à travers le Canada pour mieux comprendre les points de vue d'un certain nombre de praticiens. C'est ainsi que 12 principes et 49 stratégies ont été cernés et décrits pour aider à promouvoir la planification plus durable des transports. Les résultats de ce projet sont résumés dans une note d'information de l'ATC qui doit être remise aux praticiens de tout le Canada. Un rapport de recherche est également accessible sur le site Web du Programme de démonstration en transport urbain de Transports Canada à www.tc.gc.ca/pdtu/.

TRANSPORT FERROVIAIRE 6

En 2006, le trafic ferroviaire marchandises entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 2,7 % pour les exportations et de 5 % pour les importations.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2006

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) s'est portée acquéreur d'un plus grand nombre de chemins de fer en 2006, parmi lesquels Rail America's Lakeland & Waterways, MacKenzie Northern et Central Western Railways. Ce faisant, le CN a ajouté environ 1 200 km de voies ferrées à ses activités d'exploitation.

Au cours de l'été 2006, les services assurés par Esquimalt & Nanaimo Railway (E&N) de Rail America sur l'île de Vancouver ont été cédés à Southern Railway of BC (SRY). L'Island Corridor Foundation (ICF) devient ainsi le propriétaire majoritaire des voies de l'île de Vancouver, après que le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a fait don de son tronçon de l'ancienne voie de la compagnie E&N à l'ICF à peine quelques mois plus tôt.

En 2006, l'emploi dans le secteur du transport ferroviaire a continué de reculer, quoique dans une mesure nettement moindre qu'au cours des 15 années précédentes, tandis que la productivité ferroviaire a poursuivi sa hausse.

INFRASTRUCTURES

La structure du réseau ferroviaire canadien est demeurée relativement stable en 2006. En Colombie-Britannique et en Ontario, cependant, le CFCP et le CN ont abandonné 108 routes kilomètres de voies. Le CFCP a cédé 209 routes-kilomètres de sa subdivision Willingdon à la province d'Alberta.

Les activités d'exploitation d'OmniTRAX (Carlton Trail Railway à Arborfield [Saskatchewan] et Hudson Bay Railway à Sheridon [Manitoba]) ont été cédées aux chemins de fer de création récente, soit respectivement Thunder Rail et Keewatin Railway.

Parmi les autres activités de rationalisation, mentionnons que 1 131 routes-kilomètres des activités de Rail America en Alberta ont été cédées au CN; un tronçon de la subdivision Sarnia de CSX Transportation a été cédé au CN à l'embranchement Sarnia; et SRY a pris le contrôle des activités de la voie E&N sous la raison sociale de Southern Railway Vancouver Island Limited.

Le tableau 6-1 illustre la répartition des voies ferrées entre les principaux transporteurs et groupes de transporteurs en 2006.

TABLEAU 6-1 : CHEMINS DE FER AU CANADA, 2006

	Kilomètres de voies en exploitation directe ou loués – 2006	*Kilomètres de voies en exploitation directe ou loués – 2005*	*% du total (2006)*	*Variation en % par rapport à 2005*
CN	22 686	21 631	47,2	4,9
CFCP	12 812	13 129	26,7	(2,4)
Compagnies régionales et d'intérêt local	11 734	12 871	24,4	(8,8)
Ensemble des autres[1]	835	835	1,7	0,0
Total	**48 068**	**48 467**		**(0,8)**

Notes : Par définition, les kilomètres de lignes n'englobent pas les voies parallèles, les épis, les voies d'évitement et les voies des cours de triage.
Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
1. Exploitants de gares et de chemins de fer de manœuvre, filiales canadiennes de compagnies de chemin de fer américaines et exploitants de services ferroviaires voyageurs.

Source : Transports Canada

La création de compagnies de chemin de fer d'intérêt local a connu une véritable explosion après l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada de 1996*, puisque 37 d'entre elles ont été créées entre 1996 et 2000. À peine quelques nouvelles compagnies d'intérêt local ont été créées depuis, et plusieurs d'entre elles ont été rétrocédées à des compagnies de chemin de fer de classe I. Cela s'est soldé par une légère baisse du nombre total de compagnies de chemin de fer ces dernières années. Il est probable qu'un plus grand nombre de cessions surviendront dans les années à venir, même s'il est peu probable que cela se fasse au même rythme que dans les années 1990.

La majeure partie des près de 10 000 km de voies ferrées abandonnées entre 1990 et 2006 étaient réparties équitablement entre le CN et le CFCP. L'Ontario est la province qui a connu le plus grand nombre de voies abandonnées, suivi par la Saskatchewan, l'Alberta et le Québec. Alors que les cessions par le passé se produisaient généralement entre le CN ou le CFCP et les compagnies d'intérêt local, ces dernières années, les voies ont été cédées entre compagnies d'intérêt local, et entre transporteurs régionaux et compagnies d'intérêt local au profit du CN.

Le tableau 6-2 illustre la rationalisation du secteur ferroviaire en 2006 et entre 1990 et 2006.

TABLEAU 6-2 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU CANADA

		Rationalisation en 2006	*Rationalisation de 1990 à 2006*
Abandons	CFCP	26	4 688
	CN	82	4 313
	Autres		1 065
	Total	**108**	**10 066**
Transfers	CFCP	209	4 191
	CN		7 983
	Autres	1 765	7 064
	Total	**1 974**	**19 238**
Total	CFCP	235	8 879
	CN	82	12 296
	Autres	1 765	8 128
	Total	**2 082**	**29 304**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
Source : Transports Canada

Depuis 1990, 29 304 km de voies ferrées ont été rationnalisées, ce qui a abouti à une profonde métamorphose de l'industrie du transport ferroviaire au Canada. Le CN et le CFCP demeurent les transporteurs dominants, puisqu'ils concentrent environ 93 % des activités et des recettes du secteur. Toutefois, ils exploitent environ 74 % de l'ensemble du réseau ferroviaire intérieur, contre 90 % il y a une dizaine d'années.

Les tableaux A6-1 et A6-2 de l'addenda contiennent d'autres précisions sur la rationalisation du réseau ferroviaire au Canada par province.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le nombre de transporteurs ferroviaires a plus que doublé dans les années 1990, modifiant de façon radicale le caractère de l'industrie. En dépit de tels changements, le CN et le CFCP ont continué de générer le gros des recettes de l'industrie ferroviaire. En 2005, l'industrie ferroviaire a généré pour 9,8 milliards $ de recettes, soit une hausse appréciable par rapport à 2004. Les transporteurs de classe I, à savoir le CN, le CFCP et VIA Rail, se sont taillé la part du lion des recettes de l'industrie entre 1990 et 2005 (période de seize ans), générant à elles trois 93 % des recettes totales de ce secteur. Leur part plafonne juste au-dessous de 90 % depuis 1997. Cela s'explique en partie par la prise de contrôle de BC Rail par le CN, ce qui a également réduit les proportions du secteur régional en 2005, dont la part des recettes de l'industrie a reculé de 5,3 % à 2,5 %. Les recettes des compagnies d'intérêt local ont nettement augmenté durant la même période, passant de 95 millions $ en 1990 à 455 millions $ en 2005, tandis que la part des recettes de ce secteur augmentait de 1,5 % à 5 %.

Le tableau 6-3 compare les recettes du secteur ferroviaire en 2004 et en 2005. Le tableau A6-3 de l'addenda illustre les recettes engrangées depuis 1990.

TABLEAU 6-3 : RECETTES DU SECTEUR FERROVIAIRE, 2004 ET 2005

(millions de dollars)

	2004	*2005*
CN	4 275	4 950
CFCP	3 263	3 723
VIA	421	430
Total partiel, classe I	**7 959**	**9 103**
Compagnies régionales	451	235
Compagnies d'intérêt local[1]	444	455
Total	**8 854**	**9 793**

1. Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.
Source : Transports Canada, Statistique Canada.

VIA Rail continue de dominer le secteur des services ferroviaires voyageurs interurbains, avec près de 94 % du total des recettes voyageurs en 2005. Le reste de ces services est assuré par le CN (les anciens services d'Algoma Central Railway), Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L. Parmi les compagnies qui offrent des services saisonniers et touristiques au Canada, il faut mentionner la Great Canadian Railtour Company, l'Alberta Prairie Railway Excursion, White Pass & Yukon, le Hull Chelsea Wakefield Railway et le Prairie Dog Central. La compagnie américaine Amtrak dessert Montréal, Vancouver et Toronto (cette dernière conjointement avec VIA Rail).

EMPLOI

L'emploi dans le secteur ferroviaire affiche une nette tendance à la baisse depuis 15 ans, puisqu'il est passé de plus de 67 000 employés en 1990 à environ 35 000 en 2005. Cela équivaut à une diminution moyenne de 4,3 % par an. À hauteur de 1,7 %, ce recul n'a pas été aussi important en 2005 que les années précédentes. L'emploi chez les transporteurs de classe I a reculé de 61 000 employés à 31 500, soit une baisse annuelle de 4,3 % durant cette période, mais il a légèrement augmenté entre 2004 et 2005. L'emploi chez les transporteurs régionaux a chuté de 9,4 % par an, passant de 5 600 employés à tout juste un peu moins de 1 300 en 2005. Cela s'explique en partie par la prise de contrôle d'Algoma Central Railway et de BC Rail par le CN. En revanche, l'emploi chez les compagnies d'intérêt local a progressé de 9,3 % par an, passant de 550 à tout juste un peu plus de 2 100 employés. Les niveaux relatifs de l'emploi dans chaque classe de transporteurs concordent avec ces changements. Entre 1990 et 2001, les transporteurs de classe I sont passés de 91 % à 86 % de l'emploi total dans l'industrie ferroviaire, puis leur part a légèrement augmenté, pour atteindre près de 91 % en 2005. Après avoir détenu une part importante et régulière de 9 % à la fin des années 1990, la part des transporteurs régionaux a chuté à à peine 3,7 % de l'emploi dans l'industrie en 2005. Comme on peut s'y attendre, l'emploi dans les compagnies d'intérêt local est passé d'une part quasi inexistante à 6,1 % du total dans l'industrie ferroviaire en 2005, première année où la part de ce secteur a dépassé celle du secteur régional.

Le tableau 6-4 compare le niveau d'emploi dans l'industrie ferroviaire en 2004 et en 2005. Le tableau A6-4 de l'addenda contient d'autres précisions.

TABLEAU 6-4 : EMPLOI DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE, 2004 ET 2005

	2004	*2005*
Classe I	30 966	31 526
Compagnies régionales[1]	2 550	1 295
Compagnies d'intérêt local[1]	2 072	2 136
Total	**35 588**	**34 957**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.
1 Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada.

ÉNERGIE

Entre 1990 et 2005, les transporteurs de classe I, dont VIA Rail, ont nettement amélioré leur rendement énergétique. Cela peut s'expliquer par une comparaison de la consommation de carburant et de la productivité. Comme l'indique le tableau A6-5 de l'addenda, la consommation de carburant des compagnies de chemin de fer de classe I, même si elle représente toujours 92 % de la consommation globale du secteur en 2005, est comparable à celle de 1990. Toutefois, comme le montre le tableau A6-6 de l'addenda, la productivité exprimée en tonnes-kilomètres payantes (TKP) a augmenté de près de 46 % durant la même période, pour passer d'environ 225 milliards à 328 milliards de TKP.

Ces gains d'efficacité s'expliquent dans une large mesure par le fait que le CN et le CFCP ont engagé d'importants investissements dans de nouveaux programmes de remplacement des locomotives dans la deuxième moitié des années 1990. Les deux compagnies ont également modifié leurs méthodes d'exploitation et réduit leurs opérations sur les lignes à faible densité de circulation, qui, pour la plupart, ont été cédées à d'autres transporteurs.

Le tableau 6-5 compare la production du secteur ferroviaire en 2004 et en 2005. Le tableau 6-6 compare la consommation de carburant dans le secteur ferroviaire pour les mêmes années.

TABLEAU 6-5 : PRODUCTION DU SECTEUR FERROVIAIRE, EN MILLIONS DE TONNES-KILOMÈTRES PAYANTES, 2004 ET 2005

	2004	*2005*
Classe I	313 654,4	328 269,5
Compagnies régionales[1]	16 857,8	15 220,7
Compagnies d'intérêt local[1]	7 843,5	8 583,5
Total	**338 355,8**	**352 073,7**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.
1 Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada.

TABLEAU 6-6 : CONSOMMATION DE CARBURANT DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER, 2004 ET 2005

(millions de litres)

	2004	*2005*
Classe I	1 895,1	1 964,7
Compagnies régionales[1]	103,7	67,0
Compagnies d'intérêt local[1]	100,5	102,9
Total	**2 099,3**	**2 134,7**

1 Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada.

La consommation de carburant et la production des compagnies régionales sont demeurées relativement stables ces dernières années. Les compagnies régionales

ont bien concurrencé les compagnies de classe I sur le plan de l'efficacité énergétique, tant et si bien qu'en 2005, cette efficacité a dépassé celle des compagnies de classe I. Cela est attribuable dans une large mesure à l'extraordinaire efficacité énergétique du Chemin de fer QNS&L et au fait que BC Rail a cessé d'être un transporteur régional. En raison de la nature de ses opérations, le Chemin de fer QNS&L a affiché une efficacité énergétique qui est près du double de la norme de l'industrie.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Entre 1990 et 2001, la production des compagnies de chemin de fer qui exercent leurs activités au Canada a augmenté. En 2002, les tonnes-kilomètres payantes du CFCP ont reculé de 3 %, alors que les tonnes-kilomètres payantes du CN ont diminué de 4 % en 2003. Cela s'est soldé par une faible croissance de la production entre 2001 et 2003; toutefois, les deux compagnies de chemin de fer ont affiché une hausse de 12 % au cours des deux années suivantes, le CN atteignant 183 milliards de tonnes-kilomètres et le CFCP, 145 milliards de tonnes-kilomètres en 2005.

Après une augmentation de près de 7 % de la production entre 2003 et 2004, les compagnies d'intérêt local ont connu une autre hausse appréciable de 9,4 % en 2005, soit 8,6 milliards de tonnes-kilomètres. Toutefois, après une tendance à la baisse depuis 2000, les compagnies de chemin de fer régionales ont affiché une baisse de près de 9,7 %, soit 15,2 milliards de tonnes kilomètres en 2005. En raison de ces changements, 2005 est la première année où la production des compagnies d'intérêt local a été deux fois supérieure à celle du secteur régional.

Entre 1999 et 2002, le volume de trafic échangé entre les transporteurs de classe I et les transporteurs canadiens de classe II a atteint son apogée, atteignant près de 27 millions de tonnes. Après deux années d'un léger repli, toutefois, ce volume est retombé à 24 millions de tonnes en 2004 avant d'augmenter légèrement pour s'établir à 24,9 millions de tonnes en 2005. Ces fluctuations sont attribuables dans une large mesure au trafic que les transporteurs de classe I reçoivent des transporteurs de classe II, ce qui représente environ 65 % de l'ensemble du trafic échangé.

Le tableau A6-7 de l'addenda montre la tendance du trafic ferroviaire reçu et expédié depuis 1996 alors que le tableau A6-8 montre le tonnage transporté depuis 1995 par le secteur ferroviaire selon l'origine de ce trafic.

D'après les trois trimestres de données relatives à 2006, la production du CN devrait augmenter à 194 milliards de tonnes-kilomètres, alors que celle du CFCP devrait reculer à 142 milliards de tonnes-kilomètres.

TRAFIC FERROVIAIRE MARCHANDISES – PRODUITS

Les expéditions annuelles par chemin de fer ont légèrement reculé à 284 millions de tonnes en 2006 (ce qui exclut les produits provenant d'embranchements américains). Consulter le tableau A6-9 de l'addenda pour d'autres précisions. Les volumes sont restés stables, à hauteur de 157 millions de tonnes, dans l'Ouest du Canada, tandis que, dans l'Est du Canada, ils ont diminué de 1,4 % pour s'établir à 127 millions de tonnes. Les céréales, le charbon, les produits forestiers et les engrais ont été les principaux produits chargés dans l'Ouest du Canada, tandis que le minerai de fer, d'autres minerais et produits miniers, les produits forestiers et les expéditions intermodales ont dominé dans l'Est du Canada.

CÉRÉALES

Après une forte baisse en 2002, les expéditions de céréales ont augmenté jusqu'en 2004 puis sont demeurées stables jusqu'à une hausse de près de 17 % en 2006, où elles ont atteint 31,8 millions de tonnes. Cela représente une hausse de 19 % des expéditions de blé et de 14 % de celles d'autres céréales.

CHARBON ET COKE

Après être restées stables à près de 41 millions de tonnes pendant sept ans, les expéditions de charbon et de coke ont reculé en 2002 et à nouveau en 2003 pour s'établir à 31,8 millions de tonnes. Depuis lors, les expéditions n'ont fluctué que légèrement, pour atteindre 35 millions de tonnes en 2005 et baisser à nouveau à 32,8 millions de tonnes en 2006.

PRODUITS FORESTIERS

Les expéditions de produits forestiers transformés ont généralement augmenté depuis 1997, alors que leur volume était tout juste supérieur à 17 millions de tonnes. En 2004 et 2005, des hausses importantes (de respectivement 17 % et 12 %) ont fait grimper les volumes expédiés à un peu plus de 32 millions de tonnes, niveau où elles sont demeurées en 2006.

En revanche, les expéditions de produits forestiers non transformés ont nettement baissé en 1998, pour passer de 24 millions de tonnes à un peu moins de 17 millions de tonnes. Elles sont demeurées stables jusqu'en 2002, année où elles ont légèrement augmenté pour atteindre 19 millions de tonnes. Les expéditions n'ont fluctué que légèrement les trois années suivantes, mais une autre baisse importante (12 %) a été enregistrée en 2006, lorsque les expéditions ne se sont chiffrées à qu'à 16 millions de tonnes.

MINERAIS ET PRODUITS MINIERS

De 1994 à 1998, les expéditions de minerai de fer ont été stables, à une moyenne de 37,5 millions de tonnes. En 2001, elles ont reculé sous la barre des 29 millions de tonnes; elles ont rebondi légèrement en 2002 et en 2003 avant qu'une grève des mineurs en 2004 les fasse baisser à 28 millions de tonnes. Les volumes de minerai de fer ont augmenté de 15 % en 2005 et de 5 % en 2006 pour atteindre 34 millions de tonnes.

Depuis 2000, les expéditions d'autres minerais et produits miniers sont restés stables, à près de 25 millions de tonnes. En 2006, ces expéditions n'ont baissé que légèrement pour s'établir à 24,9 millions de tonnes.

ENGRAIS

Après deux ans à hauteur de 30 millions de tonnes, les expéditions d'engrais ont diminué de 11,5 % en 2006 pour s'établir à 26,6 millions de tonnes, ce qui est comparable aux volumes expédiés à la fin des années 1990. Cette fluctuation s'explique essentiellement par la diminution des expéditions de potasse, alors que les expéditions de soufre demeurent stables depuis trois ans.

PRODUITS INDUSTRIELS

Après avoir atteint un pic de 13 ans en 2004 à hauteur de 15,9 millions de tonnes, les expéditions de produits chimiques ont baissé de 4 % en 2005 pour s'établir à 15,3 millions de tonnes et ont légèrement augmenté en 2006 pour atteindre 15,6 millions de tonnes. Poursuivant leur mouvement ascendant, les expéditions de métaux ont augmenté de près de 6 % en 2006 pour s'établir à 13,5 millions de tonnes. Pour la quatrième année d'affilée, les expéditions d'automobiles et de pièces automobiles ont reculé de 6 % pour s'établir à 4,6 millions de tonnes. Les expéditions de produits pétroliers ont augmenté de 5,2 millions de tonnes en 1997 à 14,4 millions de tonnes en 2003 et demeurent à ce niveau depuis quatre ans.

EXPÉDITIONS INTERMODALES

De 1996 à 2005, le tonnage intermodal transporté par le CN et le CFCP a augmenté de 12,7 millions de tonnes, soit un taux de croissance annuel moyen de 6 %. Le trafic intérieur nord-américain a légèrement reculé en 2004 et en 2005, abaissant à 5,7 % le taux de croissance annuel moyen sur neuf ans. Depuis 2002, le trafic intermodal maritime-ferroviaire a augmenté, ce qui s'est traduit par des taux de croissance annuels moyens de 3,8 % pour les exportations ferroviaires-maritimes et de 8,9 % pour les importations ferroviaires-maritimes durant cette même période de neuf ans. La figure A6-1 de l'addenda illustre cette dynamique du trafic intermodal. La croissance du trafic intermodal ferroviaire total a atteint son paroxysme entre 1998 et 1999, à hauteur de 12,6 %. Entre 2004 et 2005, la croissance s'est chiffrée à 2 %, pour atteindre 31 millions de tonnes. La figure A6-2 de l'addenda illustre l'origine et la destination du trafic intermodal du CN et du CFCP. Comme en témoigne la figure A6-3 de l'addenda, la part du trafic intermodal intérieur nord-américain a reculé en 2005 pour la deuxième année d'affilée, pour s'établir à 38 %, alors que la part des exportations et des importations ferroviaires-maritimes a augmenté.

Comme l'indique la figure A6-4 de l'addenda, la part du marché des conteneurs sur wagon plat (CSWP) a continué d'augmenter en 2005, représentant plus de 95 % du total du trafic intermodal. Cela marque une hausse considérable par rapport aux 77 % enregistrés en 1996. Les volumes transportés par remorque sur wagon plat (RSWP) ont à nouveau baissé en 2005.

TRAFIC FERROVIAIRE MARCHANDISES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le tableau A6-10 de l'addenda illustre les volumes des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. En 2006, les exportations ferroviaires se sont chiffrées à 78 millions de tonnes, soit 2,7 % de plus qu'en 2005. Les exportations de produits forestiers, le plus important groupe de produits, ont baissé de près de 4 % pour s'établir à 28,6 millions de tonnes, mettant fin à la hausse régulière enregistrée depuis 1996. Après une augmentation importante en 2004, les exportations de produits chimiques sont demeurées stables en 2006 à 12,7 millions de tonnes, tandis que les exportations d'engrais ont reculé de 9,5 % pour s'établir à 8,6 millions de tonnes. Les exportations de céréales ont nettement augmenté de 61 % pour atteindre 5 millions de tonnes, tandis que les exportations de minerai de fer ont été négligeables en 2006. Pour la deuxième année d'affilée, les exportations de métaux ont augmenté de 15 %, atteignant le chiffre record de 4,8 millions de tonnes en 2006.

Le tableau A6-11 de l'addenda illustre les valeurs des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. Les produits automobiles se sont invariablement classés en tête de liste puisqu'ils ont représenté 43 % de ce trafic en 2006. Ils ont été suivis par les produits forestiers, à hauteur de 16 %.

Depuis 2003, les exportations de produits automobiles sont à la baisse, enregistrant une nouvelle baisse de 7,8 % en 2006 pour s'établir à 32,1 milliards $. La valeur des exportations de produits forestiers a augmenté en 2004 et en 2005, mais a reculé de 12 % en 2006 pour s'établir à 15,5 milliards $. Bien que les exportations d'autres produits chimiques et métaux aient augmenté dans l'ensemble, la valeur des exportations a reculé de 1,5 % pour se chiffrer à 75,4 milliards $.

Bien que sa part diminue, l'Ontario est la province qui a le plus contribué au volume et à la valeur des exportations ferroviaires en 2006, puisque celles qui en provenaient ont atteint 23 % du volume des exportations (17,9 millions de tonnes) et 55 % de leur valeur (41,5 milliards $).

La contribution de l'Alberta au volume des exportations ferroviaires a généralement augmenté depuis 1996. En 2006, la province s'est classée au deuxième rang au chapitre du volume des exportations, avec une part de 19,7 % s'établissant à 15,4 millions de tonnes. Sur le plan de la valeur, le Québec s'est classé au deuxième rang des exportations ferroviaires, qui ont représenté 15,9 % du total et 12 millions $, soit une hausse de 12 % par rapport à 2005.

Le volume des importations ferroviaires a continué d'augmenter, en hausse de 5 % en 2006, pour un total de 25,7 millions de tonnes. Les produits chimiques ont représenté près de 24 % des importations ferroviaires et ont légèrement augmenté pour s'établir à 6,1 millions de tonnes, ce qui en fait le plus gros contributeur. Les produits automobiles ont dépassé les métaux au rang du deuxième groupe le plus important en 2003 et ont continué d'augmenter jusqu'en 2006, atteignant 3,7 millions de tonnes ou 14,2 % du total des importations ferroviaires. Les métaux ont eux aussi augmenté en 2006, de 3 % pour s'établir à 3 millions de tonnes.

Les importations de produits automobiles sont demeurées au premier rang de la valeur des produits importés, représentant 44,5 % du total des importations en 2006, ou 12,9 milliards $. Le deuxième groupe de produits par ordre d'importance, les produits chimiques, ont connu une hausse de leur part depuis 2003, qui a atteint 23,5 % de la valeur totale des importations en 2006, ou 6,8 milliards $. Les tableaux A6-12 et A6-13 rapportent le volume et la valeur des exportations ferroviaires par province d'origine depuis 1997.

Comme l'illustre le tableau A6-14 de l'addenda, l'Ontario a dédouané 45,5 % des importations en 2006, soit 11,7 millions de tonnes au total. Viennent ensuite l'Alberta et le Québec, avec des parts respectives de 17,4 % (4,5 millions de tonnes) et de 9,1 % (2,3 millions de tonnes) du volume des importations. Sur le plan de la valeur, l'Ontario a aussi été la province dominante en 2006 puisqu'elle a dédouané pour 19,7 milliards $, soit une hausse de 4 % par rapport à 2005. Cela est illustré au tableau A6-15 de l'addenda.

Les tableaux A6-16 à A6-19 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur les exportations et les importations, notamment sur les principaux produits provenant des provinces mentionnées ci-dessus et dédouanés dans ces provinces.

POINTS DE FRANCHISSEMENT DE LA FRONTIÈRE

Selon le volume, les principaux postes frontaliers des exportations ferroviaires en 2006 ont été Fort Frances et Sarnia, tous les deux en Ontario. Ces deux postes frontaliers ont représenté respectivement 22,4 % (17,4 millions de tonnes) et 15,6 % (12,2 millions de tonnes) des exportations. Alors que les exportations par Sarnia ont légèrement reculé, celles qui ont emprunté le poste de Fort Frances ont augmenté de 2 millions de tonnes, ou de 13 %. Les produits forestiers et les produits chimiques ont représenté 59 % des exportations ferroviaires qui ont franchi la frontière à ces deux postes. Consulter le tableau A6-20 de l'addenda pour d'autres précisions.

Les principaux postes frontaliers des exportations ferroviaires selon la valeur en 2006 ont été Sarnia et Windsor, tous deux en Ontario. Ces deux postes ont représenté respectivement 30,9 % (23,3 milliards $) et 21 % (15,8 milliards $) des exportations. Les produits automobiles ont représenté 66 % de la valeur des exportations ferroviaires à ces deux postes frontaliers. Consulter le tableau A6-21 de l'addenda pour d'autres précisions.

Sarnia a aussi été le principal poste de dédouanement des importations en 2006, puisqu'il a représenté près de 18 % du volume total des importations ferroviaires (4,5 millions de tonnes). Les produits chimiques ont concentré 42 % des importations ferroviaires dédouanées à ce poste. Parmi les autres grands postes de dédouanement, il faut mentionner Toronto, Edmonton, Montréal et Sault Ste. Marie. Consulter le tableau A6-22 de l'addenda pour d'autres précisions.

La valeur des importations dédouanées à Sarnia a augmenté de 19 % en 2006 pour atteindre 6,4 milliards $. Cette forte hausse, accompagnée d'une baisse de 15 % de la valeur des importations dédouanées à Windsor, a hissé Sarnia au premier rang des postes frontaliers du trafic ferroviaire en 2006. La valeur des importations dédouanées à Toronto a augmenté de 22,5 % pour

s'établir à 4,9 milliards $, ce qui en fait le deuxième port de dédouanement en 2006. Les produits automobiles ont été les produits les plus précieux dédouanés à ces trois ports. Le tableau A6-23 de l'addenda illustre les importations ferroviaires selon la valeur et le port de dédouanement.

COMMERCE OUTRE-MER

Après un bond important en 2004, les marchandises transportées à destination et en provenance des ports canadiens par les compagnies de chemin de fer de classe I n'ont que légèrement augmenté en 2005, de 3,3 % pour s'établir à 101 millions de tonnes. Le trafic en transit entre le Canada et les États-Unis a reculé en 2005; les exportations américaines vers le Canada ont baissé de 12 % pour s'établir à 2,4 millions de tonnes, tandis que les importations américaines ont baissé de 21 % pour s'établir à 2,9 millions de tonnes. Le tableau A6-24 de l'addenda illustre les fluctuations des exportations et des importations ferroviaires-maritimes depuis 1996.

Les exportations ferroviaires-maritimes en provenance de Colombie-Britannique ont augmenté de 3,5 % en 2005, ce qui s'explique essentiellement par une hausse du trafic du charbon et des céréales. Les exportations en provenance de la Saskatchewan et de l'Alberta ont respectivement augmenté de 8,5 % et de 6 %. Ces trois provinces ont concentré 83 % des exportations ferroviaires-maritimes totales en 2005. Le tableau A6-25 de l'addenda illustre les exportations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces d'origine et les États-Unis.

Les exportations ferroviaires-maritimes de charbon ont augmenté de 8,2 % en 2005 pour s'établir à 28,9 millions de tonnes. Après une hausse de 31 % des exportations de céréales en 2004, les exportations de blé ont reculé de 6,5 %, tandis que les exportations d'autres céréales ont augmenté de 20 %. Cela s'est traduit par une baisse globale de 2,9 % en 2005, le volume atteignant 17,7 millions de tonnes. Les engrais sont demeurés stables à hauteur de 13,4 millions de tonnes, alors que d'autres produits alimentaires et agricoles ont continué d'augmenter, de 15 % pour atteindre 10,4 millions de tonnes. Les exportations intermodales ont fait un bond de 27 % pour atteindre 6,3 millions de tonnes. Le tableau A6-26 de l'addenda illustre les exportations ferroviaires-maritimes par produit depuis 1996.

Les importations ferroviaires-maritimes par les transporteurs de classe I sont demeurées stables à près de 10,8 millions de tonnes en 2005. Près de 91 % de ces importations, ou 9,9 millions de tonnes, étaient de nature intermodale.

En 2005, l'Ontario et le Québec ont été à nouveau les principales destinations des importations ferroviaires-maritimes, totalisant 6,8 millions de tonnes ou 63 % du total. Cela a représenté une augmentation de 9 % par rapport à 2004. Après plusieurs années de croissance, les importations ferroviaires-maritimes à destination des États-Unis ont reculé de près de 21 % pour s'établir à 2,9 millions de tonnes, soit 26 % du total. Le tableau A6-27 de l'addenda illustre les importations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces de destination et les États-Unis.

Les importations ferroviaires-maritimes intermodales ont continué d'augmenter, de près de 10 % pour s'établir à 10 millions de tonnes en 2005. Après une hausse appréciable en 2004, les importations de produits forestiers ont retrouvé leur niveau caractéristique, tandis que les produits chimiques et les métaux ont accusé une légère hausse. Le tableau A6-28 illustre les importations ferroviaires-maritimes par produit depuis 1996.

TRAFIC VOYAGEURS

Près de 4,3 millions de voyageurs ferroviaires interurbains ont été transportés en 2005, soit 5 % de plus qu'en 2004. Le nombre total de voyageurs-kilomètres a augmenté à peu près dans les mêmes proportions, pour se situer juste sous la barre de 1,5 milliard. VIA Rail a transporté 4,1 millions de voyageurs en 2005 (une hausse de 5,4 %) pour un total de 1,4 milliard de voyageurs kilomètres (soit une hausse de 4,3 %). Les transporteurs de classe II ont transporté 0,17 million de voyageurs (hausse de 7 %) pour un total de 49 millions de voyageurs-kilomètres (hausse de 12 %). Le tableau A6-29 de l'addenda fournit des précisions sur les services voyageurs ferroviaires interurbains des transporteurs de classes I et II, parmi lesquels Algoma Central, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L.

Depuis 2002, le trafic ferroviaire de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver augmente régulièrement. En 2005, le nombre d'usagers a augmenté de 3,2 % pour s'établir à 56,3 millions de voyageurs. À l'exception du West Coast Express de Vancouver en 2003, les trois principales compagnies de trains de banlieue (West Coast Express, GO Transit de Toronto et l'Agence métropolitaine de Montréal) ont affiché des hausses au cours de cette période. En 2005, GO Transit a acheminé 70 % du trafic ferroviaire de banlieue, ce qui est comparable aux années précédentes. Le tableau A6-30 de l'addenda illustre le nombre total d'usagers des trains de banlieue depuis 1994 pour ces trois villes.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En 2005, les recettes d'exploitation du CN et du CFCP au Canada ont augmenté de 15,1 %, ce qui marque la deuxième année d'affilée d'une forte croissance des recettes après la faiblesse enregistrée durant la période 2000-2003. Les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté en moyenne de 9,8 % en 2005, contre une hausse annuelle moyenne de 2,4 % entre 2000 et 2005. Ces hausses de prix sont essentiellement attribuables à l'introduction de suppléments sur le carburant. La production a augmenté de 4,8 % en 2005 et a intéressé tous les segments du trafic. La croissance de la production a été particulièrement marquée dans les services intermodaux et les expéditions de produits agricoles (respectivement 7,3 % et 8,6 %), alors que la croissance des recettes a atteint son paroxysme dans les expéditions intermodales et les expéditions d'autres produits en vrac (respectivement 16,1 % et 21,4 %). En 2005, la productivité a augmenté de 2,6 % pour la dixième année d'affilée. Depuis 2000, les gains de productivité ont été en moyenne de 1,8 % par an. Les coûts unitaires ont augmenté pour la première fois en cinq ans en 2005, à hauteur de 6,7 %. Les prix du carburant expliquent cette hausse dans une large mesure. Le bénéfice d'exploitation confondu de 2,26 milliards $ du CN et du CFCP en 2005 a été en hausse de 31,5 % par rapport à 2004, alors que le ratio d'exploitation (charges d'exploitation en pourcentage des recettes d'exploitation) a reculé de 77,2 % à 74 %. Le rendement des actifs des chemins de fer d'intérêt local a augmenté de 10,2 % en 2005, après la baisse enregistrée en 2004 (voir le tableau 6-7). Les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur l'industrie ferroviaire.

VIA RAIL

En 2005, les recettes de VIA Rail ont augmenté de 5,9 % pour la neuvième fois en dix ans. Cette hausse est attribuable à une augmentation de la production (4,1 %) et, dans une moindre mesure, à une hausse des prix (1,7 %). La productivité totale des facteurs de VIA Rail a augmenté de 2,1 % en 2005, tandis que les coûts unitaires ont progressé de 4 %. Les hausses des prix du carburant expliquent dans une large mesure l'augmentation des coûts unitaires. La hausse du taux global de recouvrement des coûts a reculé de 48,2 % à 47,2 % en 2005, ce qui s'explique dans une large mesure par l'augmentation des dépenses consacrées au carburant diesel.

TRANSPORT ROUTIER 7

En 2005, les recettes du camionnage pour compte d'autrui ont augmenté de 7,3 % et les exploitants de services de transport en commun ont aussi vu leurs recettes augmenté de façon significative.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2006

CHANGEMENTS LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR) — Le Parlement a adopté des modifications à la Loi, instituant ainsi un régime uniforme de sécurité nationale pour les exploitants extraprovinciaux de services de camionnage et d'autobus/autocars (transporteurs routiers) en 2001. Les provinces et les territoires qui appliquent directement les règlements fédéraux ont ensuite pris les mesures nécessaires pour mettre en œuvre le régime ainsi modifié.

Le gouvernement fédéral a également adopté le Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers. Celui-ci constitue un cadre qui permet aux provinces et aux territoires d'adopter un système de bilans de sécurité des transporteurs routiers extraprovinciaux prévu par les modifications de la LTR. Ce règlement est fondé sur plusieurs des normes de sécurité des transporteurs routiers qui constituent le Code canadien de sécurité régissant les transporteurs routiers.

Le régime ainsi modifié est entré en vigueur le 1er janvier 2006.

Règlement sur les heures de service — Les modifications apportées au Règlement fédéral sur les heures de service auquel sont assujettis les conducteurs de véhicules commerciaux (autocars et camions) ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 16 novembre 2005. Ces modifications, qui sont le fruit de longues consultations avec l'industrie, les provinces et les territoires et d'autres intervenants, procurent aux conducteurs nettement plus d'occasions de se reposer et réduisent de 16 à 13 heures le nombre minimum d'heures de repos par tranche de 24 heures, soit une baisse de 19 %.

À l'instar du Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers, le règlement modifié sur les heures de service repose sur l'une des normes du Code canadien de sécurité qui tient lieu également de fondement aux règlements provinciaux sur les heures de service.

Le règlement fédéral révisé est entré en vigueur le 1er janvier 2007.

PROJET DE LOI C-3

Le 24 avril 2006, l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-3, une loi qui porte sur les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence (titre abrégé : Loi sur les ponts et tunnels internationaux). La loi a été adoptée en Chambre le 22 juin 2006 et a reçu sa première lecture au Sénat la même journée. Le projet de loi a passé l'étape de la troisième lecture au Sénat le 13 décembre 2006 et la sanction royale le 1er février 2007.

La loi :

- confirme la compétence exclusive du gouvernement fédéral sur les ponts et tunnels internationaux;
- exige l'agrément du gouverneur en conseil pour la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international;
- exige l'agrément du gouverneur en conseil pour acquérir ou exploiter un pont ou tunnel international, ou acquérir le contrôle d'une entité qui en est propriétaire ou qui l'exploite;
- autorise le ministre à ordonner à tout propriétaire ou exploitant d'un pont ou tunnel international de prendre les mesures que lui, le ministre, estime indiquées pour que le pont ou tunnel soit maintenu en bon état;

- autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant l'entretien et la réparation, l'exploitation et l'usage, et la sûreté des ponts et tunnels internationaux;
- permet au ministre d'ordonner au propriétaire ou exploitant d'un pont ou d'un tunnel international de prendre toute mesure que le ministre juge appropriée pour assurer qu'il soit maintenu en bonne condition;
- permet au ministre de donner des directives d'urgence s'il existe un danger immédiat pour la sûreté d'un pont ou tunnel international; et
- prévoit un système de sanctions administratives pécuniaires pour les contrevenants à la loi proposée.

AUTRES ENJEUX D'IMPORTANCE

NOUVEL IMPÔT SUR LES FIDUCIES DE REVENU

Quatre des dix premiers transporteurs canadiens pour compte d'autrui en 2006 étaient des fiducies de revenu. C'est pourquoi la décision du gouvernement fédéral d'imposer les bénéfices des fiducies de revenu, annoncée le 31 octobre 2006, a suscité un très vif intérêt dans le secteur. Les nouvelles fiducies créées à compter du 1er novembre 2006 devront respecter les nouvelles mesures en 2007. Les fiducies existantes (dont plusieurs transporteurs canadiens pour compte d'autrui en service au moment où cette annonce a été faite) bénéficieront d'une période de grâce de quatre ans et ne devront pas respecter les nouvelles règles avant 2011. À la fin de 2006, les changements prévus n'avaient pas encore été adoptés.

INDUSTRIE DE L'AUTOBUS/AUTOCAR ET RÉGIME D'APTITUDE À LA SÉCURITÉ

Les exploitants d'autobus/autocars extraprovinciaux sont parmi ceux qui sont assujettis au régime d'aptitude à la sécurité qui résulte des modifications apportées à la *Loi sur les transports routiers* entrée en vigueur au début de 2006. À l'exception des commissions de transport en commun, les compagnies d'autobus/autocars sont elles aussi assujetties au nouveau régime sur les heures de service.

Il y a eu peu de faits nouveaux spectaculaires dans le régime de réglementation de l'industrie des autocars interurbains et affrétés en 2005. La principale exception a eu lieu au mois de juillet au Nouveau-Brunswick, où la Commission des services publics du Nouveau-Brunswick (maintenant connue sous le nom de Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick) a révoqué le permis de DRL Coachlines Ltd. de Terre-Neuve pour une période de six mois. (Cette action a suivi une décision semblable rendue par le Nova Scotia Utility and Review Board en 2005 portant sur la même firme). DRL assurait des services affrétés au Nouveau-Brunswick. La firme a été reconnue coupable de violations de diverses lois de transport.

INFRASTRUCTURES

RÉSEAU ROUTIER

À partir du rapport annuel de Transports Canada de 2005, les estimations de la longueur des routes seront établies à partir des données provenant du réseau routier national (RRN). Le RRN et une carte numérique détaillée du réseau routier public du Canada dressée par Ressources naturelles Canada. La première couverture nationale a été publiée en mars 2005 et elle représentait le réseau tel qu'il existait en 2003. Il est possible de la télécharger gratuitement à l'adresse : http://geobase.ca/geobase/en/search.do?produit=nrnc1&language=fr.

RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (RRN)

Le 22 septembre 2005, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a avalisé les recommandations formulées par le Groupe de travail sur le réseau routier national visant l'adoption d'un réseau routier national axé sur des critères et composé de trois catégories de routes : les routes essentielles, les routes collectrices et les routes nordiques et éloignées. Depuis que cette décision a été prise, le réseau routier national comporte 38 021 km de grandes artères :

Province/ territoire	*Routes essentielles*	*Routes collectrices*	*Routes nordiques et éloignées*	*Total*
Yukon	1 079 km	-	948 km	2 027 km
Territoires du Nord-Ouest	576 km	-	847 km	1 423 km
Nunavut	-	-	-	-
Colombie-Britannique	5 861 km	447 km	724 km	7 032 km
Alberta	3 970 km	217 km	197 km	4 384 km
Saskatchewan	2 450 km	-	238 km	2 688 km
Manitoba	982 km	742 km	370 km	2 093 km
Ontario	6 131 km	706 km	-	6 836 km
Quebec	3 448 km	766 km	1 436 km	5 649 km
Nouveau-Brunswick	993 km	832 km	-	1 825 km
Île-du-Prince-Édouard	208 km	188 km	-	396 km
Nouvelle-Écosse	903 km	296 km	-	1 199 km
Terre-Neuve-et-Labrador	1 008 km	298 km	1 163 km	2 469 km
Total	**27 608 km**	**4 490 km**	**5 922 km**	**38 021 km**

Les avantages qu'il y a à utiliser le RRN par opposition aux sources utilisées par le passé sont les suivants :

- le RRN ne couvre que le réseau routier public du Canada, ce qui le fait mieux cadrer avec les estimations historiques de la longueur des routes;
- la carte est une source non exclusive, ce qui permet plus facilement de la partager, de la mettre à niveau et de l'améliorer;
- elle donne une estimation du nombre de voies de circulation par tronçon routier de sorte qu'il est possible d'estimer les voies-kilomètres et les kilomètres équivalents deux voies;
- elle identifie séparément les routes de compétence provinciale et locale;
- elle contient des données sur le type de revêtement (p. ex. route pavée par opposition à non pavée).

Le tableau 7-1 montre qu'il y a plus de 1 million de kilomètres équivalents deux voies de routes publiques au Canada (1 voie-km mesure le nombre de voies de circulation sur chaque tronçon de route; par exemple, s'il y a quatre voies de circulation sur un tronçon de 1 km de route, cela équivaut à 4 voies-km [c.-à-d. 4 voies x 1 km]). Le même tronçon représente également 2 km d'équivalent deux voies (c.-à-d. 4 voies-km ÷ 2).

Quatre provinces – l'Ontario, le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta – concentrent 75 % de la longueur totale. La Saskatchewan et l'Alberta représentent la moitié du réseau non pavé (lequel constitue les trois cinquièmes de la longueur totale du réseau), alors que l'Ontario et le Québec représentent près de la moitié du réseau pavé.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

L'industrie du camionnage a un rôle névralgique à jouer dans l'économie canadienne. Parmi les marchandises transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les transporteurs privés, les propriétaires-exploitants et les services de messageries, il y a des matières premières, des pièces et des produits finis. Au total, l'industrie a généré pour environ 67 milliards $ de recettes en 2005. Un certain nombre d'éléments permettent de différencier les entreprises de camionnage : la taille de leur parc de camions; les types de matériels qu'elles utilisent; la couverture géographique de leurs activités; les types de services qu'elles offrent; et les types de marchandises qu'elles transportent. Les activités de camionnage peuvent également être différenciées selon des axes juridictionnels. Les transporteurs qui offrent des services de camionnage interprovinciaux ou internationaux (extraprovinciaux) sont exclusivement de compétence fédérale; ceux qui n'exploitent des services que dans une seule province sont de compétence provinciale.

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui offrent des services en charges complètes (CC) ou en charges partielles (CP) contre rémunération, ou les deux types de services. Les services de camionnage pour compte d'autrui peuvent être subdivisés selon les types de marchandises transportées, comme les marchandises diverses, les biens ménagers, les liquides et les solides en vrac, les produits forestiers et les autres marchandises spécialisées. En 2005, il y avait environ 10 000 entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada, contre 9 900 en 2004.

TABLEAU 7-1 : LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER PUBLIC DU CANADA

	Longueur (1000 km équiv. deux voies)			*Part du total (%) des provinces/ territoires*	*Répartition en pourcentage*	
	Pavée	*Non pavée*	*Total*		*Pavée*	*Non pavée*
Terre-Neuve-et-Labrador	10,6	8,6	19,3	1,8	55,2	44,8
Île-du-Prince-Édouard	4,3	1,8	6,0	0,6	70,8	29,2
Nouvelle-Écosse	18,1	9,0	27,1	2,6	66,8	33,2
Nouveau-Brunswick	19,5	12,0	31,5	3,0	61,9	38,1
Québec	81,5	63,2	144,7	13,9	56,3	43,7
Ontario	119,8	71,1	191,0	18,3	62,8	37,2
Manitoba	19,3	67,3	86,6	8,3	22,3	77,7
Saskatchewan	29,5	198,7	228,2	21,9	12,9	87,1
Alberta	61,7	164,6	226,3	21,7	27,3	72,7
Colombie-Britannique	48,2	22,9	71,1	6,8	67,8	32,2
Yukon	2,2	3,5	5,8	0,6	38,5	61,5
Territoires du Nord-Ouest	0,9	3,6	4,5	0,4	19,2	80,8
Nunavut	-	0,3	0,3	0,0	0,0	100,0
	415,6	**626,7**	**1 042,3**	**100,0**	**39,9**	**60,1**

Note : Les estimations ne sont pas comparables aux chiffres mentionnés dans les rapports annuels préalables.

Source : Réseau routier national (édition 1.00)

En 2005, parmi les 100 premières entreprises de camionnage pour compte d'autrui[1] des États-Unis et du Canada classées selon leurs recettes, il y avait six entreprises canadiennes : TransForce Income Fund (22e), Montréal (Québec); Trimac Transportation Services (43e), Calgary (Alberta); Day and Ross Transportation Group (50e), Hartland (Nouveau-Brunswick); Vitran Corp (60e), Toronto (Ontario); Contrans Income Fund (73e), Woodstock (Ontario); et Mullen Group Income Fund (95e), Aldersyde (Alberta).

En 2006, d'après le nombre total de véhicules dans leur parc (camions porteurs, tracteurs et remorques), les dix plus importantes entreprises de camionnage pour compte d'autrui[2] au Canada étaient : TransForce Income Fund (15 500 véhicules); Contrans Income Fund (8 380 véhicules); TransX, Winnipeg (Manitoba) (4 860 véhicules); SLH Transport, Kingston (Ontario) (4 800 véhicules); Challenger Motor Freight, Cambridge (Ontario) (4 780 véhicules); Day and Ross Transportation Group, Hartland (Nouveau-Brunswick) (4 186 véhicules); Robert Transport/Groupe Robert, Boucherville (Québec) (3 810 véhicules); Paul's Hauling Group, Winnipeg (Manitoba) (3 700 véhicules); Trimac Transportation Services, Calgary (Alberta) (3 600 véhicules); et Canada Cartage Diversified Income Fund, Mississauga (Ontario) (3 400 véhicules).

En 2006 il y a eu quelques changements[3] dans l'industrie (acquisitions, alliances stratégiques et fusions de transporteurs routiers). La plus grande entreprise de camionnage pour compte d'autrui du Canada, TransForce Income Fund de Montréal, a continué d'acquérir des entreprises servant le secteur de l'énergie dans l'Ouest du Canada, parmi lesquelles : Byers transportation, transporteur CP ayant son siège à Edmonton; Howard Transportation, transporteur spécialisé ayant son siège en Alberta; et Westfreight Systems, qui se livre à des services de transport dans les gisements de pétrole. Contrans Income Fund s'est portée acquéreur de General Freight Carriers qui a son siège à Saint John, transporteur sur camions à plate-forme, et Spectrum Transport, transporteur de produits en vrac ayant son siège à Calgary. Quant au Mullen Group Income Fund, il a déclaré six acquisitions d'une valeur supérieure à 1,2 milliard $ en 2006 : quatre étaient des entreprises de camionnage du secteur de l'énergie (Spearing Service, Burnell Contractors, Canada Dewatering et le Brady Group) tandis que les autres étaient un transporteur sur camions à plate-forme et un transporteur de logistique (Steen et Kleysen).

Les propriétaires-exploitants sont de petits exploitants indépendants qui possèdent ou qui louent leurs propres camions et remorques ou d'autres matériels à un transporteur ou qui travaillent directement pour un expéditeur. En ayant recours à des propriétaires-exploitants, les entreprises de camionnage peuvent élargir ou comprimer leur capacité selon l'évolution de la conjoncture. On dénombrait environ 36 000 propriétaires-exploitants au Canada en 2005, contre 35 200 en 2004.

Les services de messageries et les entreprises de livraison de colis font partie des activités de camionnage et offrent plusieurs des mêmes services que les transporteurs pour compte d'autrui. Toutefois, ce segment utilise relativement peu de camions (environ 2 000) car la plupart de ces entreprises utilisent de petits fourgons grand volume, des automobiles et même des bicyclettes pour effectuer leurs livraisons. Parmi leurs services, il faut mentionner les envois le lendemain ou plus tard ou le même jour. En 2005, les services de messageries ont généré des recettes totales estimées à 6,4 milliards $, moyennant un volume moyen de 2,4 millions de colis par jour. On recense environ 20 000 petites entreprises de messageries qui génèrent des recettes inférieures à 1 million $ par an. Même si ces petites entreprises représentent 97 % du nombre total de compagnies de messageries, elles ne concentrent que 14 % des recettes totales des services de messageries.

Les services de camionnage privés sont des entreprises qui transportent leurs propres marchandises mais qui, de temps à autre, peuvent transporter les biens d'autrui moyennant rémunération. Étant donné que les camions sont exploités par quelqu'un qui travaille pour un secteur en dehors des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, la valeur des services ainsi fournis est saisie sous un autre segment hors camionnage des comptes nationaux (comme l'agriculture ou le secteur manufacturier). La plupart des entreprises qui sont propriétaires de leurs camions pour transporter leurs propres produits n'enregistrent normalement pas de recettes au titre de cette activité. L'estimation de 30,2 milliards $ au titre des services de camionnage privés doit donc être interprétée comme représentant les charges d'exploitation des camions de ces entreprises. Il faut donc faire preuve de prudence lorsqu'on utilise cette valeur estimative. Pour estimer la valeur des services de camionnage privés en 2005, on a appliqué les hausses ou les baisses de pourcentage du secteur des entreprises pour compte d'autrui depuis 1998 à la valeur des services de camionnage privés telle que calculée dans l'étude de janvier 1998 intitulée *Profil des services de camionnage privés au Canada*.

1 Source : *Transport Topics*, 24 juillet 2006.

2 Source : *Motor Truck*, janvier-février 2007.

3 Source : Communiqués de presse et sites Web des compagnies.

TABLEAU 7-2 : RECETTES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LES SECTEURS D'ACTIVITÉS, 2000 – 2005

(millions de dollars)

Secteur d'activités	*2000*	*2003*	*2005[1]*	*2000*	*% du total 2003*	*2005*
Marchandises diverses	12 953	14 407	18 054	58,6	59,3	59,4
Déménageurs	794	597	818	3,6	2,5	2,7
Liquides en vrac	1 773	1 719	2 719	8,0	7,1	8,9
Solides en vrac	1 557	2 049	2 262	7,0	8,4	7,4
Produits forestiers	1 214	1 093	1 325	5,5	4,5	4,4
Autres produits spécialisés	3 812	4 443	5 214	17,2	18,3	17,2
Total	**22 103**	**24 308**	**30 392**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(nombre estimatif de transporteurs)

Secteur d'activités	*2000*	*2003*	*2005[1]*	*2000*	*% du total 2003*	*2005*
Marchandises diverses	3,248	3,659	4,014	34.9	38.8	39.7
Déménageurs	374	515	551	4.0	5.5	5.5
Liquides en vrac	692	750	931	7.4	8.0	9.2
Solides en vrac	1,666	1,689	1,793	17.9	17.9	17.7
Produits forestiers	1,252	655	686	13.4	7.0	6.8
Autres produits spécialisés	2,085	2,156	2,131	22.4	22.9	21.1
Total	**9,317**	**9,424**	**10,106**	**100.0**	**100.0**	**100.0**

Note : Comprend les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises qui engrangent des recettes annuelles d'au moins 30 000 $.
1 Petits transporteurs pour compte d'autrui : recettes estimées en 2005.

Sources : Transports Canada, d'après l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de Statistique Canada (2000-2005) et l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui), Bulletin de service, cat. nº 50-002.

Autres désigne le segment de l'industrie qui utilise des camions pour transporter des marchandises à des fins non commerciales. Par exemple, une entreprise de construction utilise des camions et des remorques pour transporter des machines lourdes d'un chantier à un autre. Les administrations municipales exploitent certains des parcs les plus importants de véhicules automobiles, comme des camions qui servent de plates-formes à des matériels spécialisés pour le ramassage des ordures, l'émondage des arbres, des grues ou des déneigeuses.

Le nombre annuel de faillites dans l'industrie du camionnage a régulièrement baissé depuis cinq ans. Les 451 faillites enregistrées en 2006 ont été le plus faible nombre depuis 1998. Le nombre de faillites a baissé de 20 % en 2004, de 14 % en 2005 et de 11 % en 2006. Ces baisses sont plus marquées que celles observées dans d'autres secteurs de l'économie. Le tableau A7-1 de l'addenda illustre le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage par rapport à l'économie, par région, entre 1990 et 2006.

Sur le plan des recettes, les transporteurs de marchandises diverses continuent de dominer le secteur du camionnage pour compte d'autrui, puisqu'ils ont concentré près de 60 % des recettes de ce segment en 2005. Les marchandises spécialisées ont représenté 17 % du total des recettes. Le tableau 7-2 compare les recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les types de marchandises transportées entre 2000 et 2005.

Le tableau 7-3 illustre les recettes totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille du transporteur entre 2000 et 2005, telles que mesurées par quatre tranches de revenus annuels : moins de 1 million $; de 1 à 12 millions $; de 12 à 25 millions $; et 25 millions $ ou plus. Depuis 1991, les recettes totales ont triplé. Les grands transporteurs (qui gagnent entre 12 et 25 millions $) ont néanmoins vu augmenter la part de leurs recettes, qui est passée de 11 % en 1991 à 21 % en 2000 et à près de 28 % en 2005. Les tableaux A7-2 et A7-3 de l'addenda illustrent les mêmes données sur une plus longue durée.

Les ventes déclarées de camions de classe 8[4] accusent des fluctuations annuelles qui s'expliquent par un certain nombre de facteurs, notamment la rentabilité des transporteurs, les politiques des transporteurs sur le remplacement de leur parc et la demande de services de camionnage. La demande de nombreux services de camionnage a tendance à augmenter ou à diminuer selon la conjoncture du marché. Les fluctuations de la conjoncture du marché se manifestent généralement de façon plus marquée dans la demande finale de services de camionnage. Depuis le ralentissement de l'activité économique au Canada et aux États-Unis en 2001, les ventes de camions ont progressé régulièrement chaque année pour atteindre un niveau record de 39 131 véhicules en 2006. La figure 7-1 illustre les ventes de camions de classe 8 entre 1990 et 2006.

4 Camions dont le poids nominal brut dépasse 15 000 kg.

TABLEAU 7-3 : RÉPARTITION DE L'ENSEMBLE DES RECETTES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DES TRANSPORTEURS, 2000 – 2005

	Petits transporteurs (moins de 1 million $)		*Transporteurs de taille moyenne (1 – 12 millions $)*		*Gros transporteurs (12 – 25 million $)*		*Très gros transporteurs (plus de 25 millions)*		*Total Général*
Year	*Recettes (millions $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions $)*
2000	1 366	6,2	9 514	43,0	4 660	21,1	6 562	29,7	22 103
2001	1 512	6,3	11 277	47,1	4 506	18,8	6 662	27,8	23 958
2002	1 586	6,7	10 073	42,7	5 091	21,6	6 859	29,1	23 609
2003	1 625	6,7	9 896	40,7	5 561	22,9	7 226	29,7	24 308
2004[1]	1 700	6,0	11 939	42,2	7 292	25,7	7 391	26,1	28 322
2005[1]	1 740	5,7	11 864	39,0	8 396	27,6	8 392	27,6	30 392

Note : Comprend les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises qui engrangent des recettes annuelles d'au moins 30 000 $.
1 Les recettes des petits transporteurs pour compte d'autrui en 2004 et 2005 sont des estimations.

Sources : Transports Canada, d'après l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de Statistique Canada (2000-2005) et l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui). Bulletin de service, catalogue nº 50-002.

FIGURE 7-1 : VENTES DE CAMIONS DE CLASSE 8 AU CANADA, 1990 – 2006

Source : Association canadienne des constructeurs de véhicules.

INDUSTRIE DE L'AUTOBUS/AUTOCAR

Il est difficile de classer par catégories les services fournis par l'industrie canadienne de l'autobus/autocar en raison de la diversité des services offerts et du fait que les exploitants individuels et les entreprises fournissent couramment des services dans plusieurs des catégories reconnues[5]. Par exemple, Laidlaw International Inc. est à la fois un grand exploitant d'autobus scolaires et, sous la raison sociale de Greyhound, le plus important fournisseur de services interurbains réguliers au Canada et aux États-Unis. La plupart des exploitants d'autobus/autocars dans toutes les catégories offrent une forme quelconque de services d'affrètement.

Services interurbains réguliers — Les services interurbains relient toutes les provinces et les territoires du Canada, à l'exception du Nunavut. L'exploitant le plus important au Canada est Greyhound et ses filiales, qui, comme nous l'avons vu, appartiennent à Laidlaw. Greyhound exploite des services principalement en Ontario et dans les quatre provinces de l'Ouest. Le Groupe Orléans est le principal fournisseur de services au Québec et dans les provinces maritimes, sous la raison sociale d'Orléans Express au Québec et d'Acadian dans les Maritimes. Il y a un certain nombre de transporteurs régionaux et locaux plus petits, en particulier au Québec.

Services d'affrètement/navette et autres services commerciaux — Il s'agit d'un groupe diversifié de services. Les exploitants de services d'affrètement et d'excursion desservent avant tout le marché des voyages discrétionnaires. La desserte des aéroports est l'une des formes les plus courantes des services de navette par autobus. Parmi les autres services commerciaux, il faut mentionner les services sous-traités, en vertu desquels le transporteur offre un service régulier à un groupe particulier, généralement des services pour se rendre au travail payés par l'employeur. Certaines compagnies plus importantes fournissent d'autres services, Pacific Western Transportation Ltd. étant l'exemple le plus illustre. D'autres entreprises, comme Brewster Transportation & Tours et Coach Canada, se concentrent sur le marché des services d'affrètement/excursion. Pacific Western et Coach Canada offrent également des services réguliers respectivement en Alberta et en Ontario.

Transport scolaire — Les exploitants de services de transport scolaire assurent le transport des élèves entre la maison et l'école. Alors que certaines administrations scolaires au Canada offrent directement ce service, la plupart le sous-traitent à des exploitants privés. À part Laidlaw, les principaux exploitants de services de transport scolaire sont First Bus, Pacific Western et Stock Transportation. La plupart des exploitants de services de transport scolaire offrent également certains services d'affrètement.

5 Le Canada utilise le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) depuis 1997. Le SCIAN ventile l'industrie du transport par autobus/autocar en six segments : les commissions de transport en commun; le transport interurbain et rural par autobus (interurbain à horaire fixe); le transport d'écoliers et d'employés par autobus; l'industrie du transport nolisé par autocar; les autres services de transport terrestre de passagers (services de navette); et le transport panoramique/touristique.

Services de transport en commun — Plus de 90 villes, municipalités régionales et autres zones urbaines dans toutes les provinces canadiennes et deux des territoires offrent des services de transport en commun. Dans l'ensemble, l'industrie dessert plus de 20 millions de Canadiens au moyen d'autobus, d'autocars, de trolleybus, de tramways, de véhicules légers et lourds sur rail ainsi que de fourgonnettes et de taxis. Certaines commissions de transport en commun offrent aussi des services de transport scolaire et des services d'affrètement ainsi que des services de transport adapté.

TRANSPORT PAR AUTOCAR

Ensemble, les quelque 1 500 exploitants qui forment l'industrie canadienne de l'autocar transportent plus de 1,5 milliard de passagers par an. En 2005, l'industrie de l'autocar a généré pour près de 8,5 milliards $ de recettes totales[6], ce qui comprend les subventions d'exploitation et d'immobilisations de l'État. On peut analyser cette industrie par segment (c.-à-d. selon le type d'activités définies dans le SCIAN) ou selon le type de service offert.

Segments des services d'autocar (SCIAN) — En 2005, les services de transport en commun ont été de loin le secteur le plus important, avec près de 70 % des recettes totales de l'industrie (y compris les subventions gouvernementales), ou 49 % des recettes totales, si l'on exclut les subventions de l'État. Les subventions d'exploitation et d'immobilisations des gouvernements ont représenté 56 % des recettes totales des services de transport en commun, alors qu'une fraction de leurs recettes proviennent d'autres types de services d'autobus.

Le segment du « transport scolaire » s'est classé au deuxième rang, avec environ 25 % des recettes totales de l'industrie (à l'exclusion des subventions de l'État), et a précédé les exploitants de services interurbains et de services d'affrètement/excursion. Pratiquement tous ces exploitants, peu importe leur type d'activités principal, ont offert d'autres types de services, ce qui témoigne du caractère hétérogène de cette industrie.

Types de services — Depuis un certain nombre d'années, la diversification de l'industrie, les fusions et les acquisitions, de même que les rapports consolidés, ont obscurci les différents segments de l'industrie. De ce fait, l'approche d'évaluation de l'industrie par « segment » est moins fiable[7]. L'analyse par « type de service » permet de se faire une meilleure idée des activités de l'industrie. Dans l'ensemble, l'industrie de l'autocar a progressé de 5,2 milliards $ en 1995 à 8,5 milliards $ en 2005, soit un taux de croissance annuel moyen de 5 %. Toutefois, cette croissance a été inégalement répartie parmi les différents services, oscillant d'une croissance nulle pour les « autres recettes des passagers » et 5,9 % pour les services de « transports en commun », suivis des services « d'affrètement, de navette et d'excursion », à hauteur de 5,8 %.

Une nouvelle enquête sur le transport en autobus qui a porté sur un plus grand nombre d'entreprises[8] a montré que les recettes des types de services sont plus élevées depuis 2001. Sur le plan des passagers transportés, les services de transport en commun (y compris les exploitants de services de transport urbain et d'autres exploitants qui offrent les mêmes types de services) ont transporté 1 720 millions de passagers en 2005, soit une hausse de 2,5 % par rapport à 2004. Pour ce qui est des services interurbains, Transports Canada estime que 16 millions de passagers interurbains ont été transportés en 2005, soit près de 3 % de plus qu'en 2004. Le tableau 7-4 illustre les recettes des différents services d'autocar entre 1995 et 2005. Le tableau A7-7 de l'addenda montre le nombre de passagers transportés par les différents types de services de transport par autocar entre1985 et 2005.

TRANSPORTS EN COMMUN

En 2005, les exploitants de services de transport en commun ont engrangé des recettes de 6 milliards $, soit une hausse de 15 % par rapport à 2004. Les subventions gouvernementales demeurent la principale source des recettes, à hauteur de 56 % du total. Viennent ensuite les services de transport en commun, à hauteur de 41 %. Entre 1995 et 2005, les subventions de l'État ont progressé au rythme moyen annuel de 5,4 %. Durant la même période, les recettes d'exploitation des commissions de transport en commun ont affiché certaines fluctuations, dont une hausse importante en 2005. Il s'ensuit que la part des subventions de l'État dans les recettes globales des commissions de transport en commun a atteint 57 % en 2005; il s'agit du même niveau qu'en 1995 après un repli à 53-54 % au début de 2000. Le tableau A7-4 de l'addenda illustre les services payants fournis par les exploitants de services de

6 Les estimations des recettes de l'industrie du transport par autocar proviennent de Transports Canada car Statistique Canada n'a pas encore publié les résultats de son enquête auprès des compagnies d'autocars et des commissions de transport en commun (en cours de révision).

7 Par exemple, entre 1995 et 2000, l'approche par « segment » n'a pas mesuré fidèlement l'industrie du transport par autocar, car certains transporteurs interurbains réguliers étaient mentionnés comme des exploitants de services de transport scolaire en raison des rapports financiers consolidés attribuables aux fusions et aux acquisitions. C'est l'un des nombreux facteurs qui ont incité Statistique Canada à remodeler le sondage auprès des entreprises d'autocars de passagers (mis en œuvre en 2001) pour recueillir des données à la fois sur l'industrie et sur les activités.

8 Entre 1994 et 2000, l'enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain n'a visé que les entreprises dont les recettes brutes annuelles se chiffraient à au moins 200 000 $. Depuis 2001, la nouvelle enquête sur le transport des voyageurs par autobus vise toutes les entreprises qui comptent au moins un établissement offrant des services d'autobus et de transport en commun.

TABLEAU 7-4 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT EN AUTOCAR SELON LE TYPE DE SERVICE, 1995 – 2005

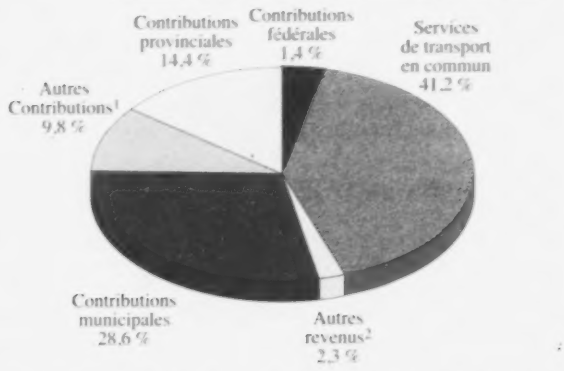
(millions de dollars)

	1995	*1998*	*2000*	*2001*[1]	*2002*	*2003*	*2004*[2]	*2005*[3]	*Taux annuel moyen de croissance 1995 – 2005 (%)*
Nombre d'entreprises	878	1 110	968	1 813	1 715	1 497	1 514	1 510	
Nombre d'entreprises									
Transport en commun	1 484	1 694	1 956	2 092	2 234	2 346	2 507	2 633	**5,9**
Transport scolaire	864	894	964	1 112	1 220	1 201	1 218	1 231	**3,6**
Serv. d'affrèt., de navette et d'excursion	318	369	449	469	506	513	528	559	**5,8**
Services interurbains réguliers	246	240	271	332	329	349	369	378	**4,4**
Autres recettes passagers/d'exploitation	216	216	225	246	283	218	222	228	**0,5**
Livraison express de colis	79	87	96	98	100	101	105	108	**3,2**
Total (à l'exclusion des subventions)	**3 207**	**3 499**	**3 961**	**4 349**	**4 672**	**4 729**	**4 949**	**5 137**	**4,8**
Subventions gouvernementales[4]	2 036	2 386	2 271	2 355	2 440	2 790	2 747	3 405	**5,3**
Total	**5 243**	**5 885**	**6 231**	**6 703**	**7 112**	**7 519**	**7 695**	**8 542**	**5,0**

1. De 1995 à 2000 : comprend les exploitants dont les recettes annuelles sont supérieures à 200 000 $; à compter de 2001, une nouvelle enquête « sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain » de Statistique Canada vise un plus grand nombre d'entreprises d'autobus (sans seuil de recettes).
2. Données préliminaires de 2004.
3. Données estimées par Transports Canada.
4. Comprend les subventions d'exploitation et d'immobilisations du gouvernement pour les transports en commun.

Sources : Transports Canada, d'après les données de Statistique Canada, Statistiques sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain, catalogue no 53-215, et Statistique Canada, Bulletin de service, catalogue nº 50-002; totalisation spéciale reposant sur le SCIAN et les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

FIGURE 7-2 : RECETTES TOTALES SELON LA PROVENANCE, SECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN, 2005



1. Autres contributions englobe les impôts spécialement affectés, les transferts des organismes régionaux, les fonds de réserve.
2. Autres recettes englobe les services d'affrètement, le transport scolaire et d'autres services de transport des passagers.

Source : Totalisations de Transports Canada d'après les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

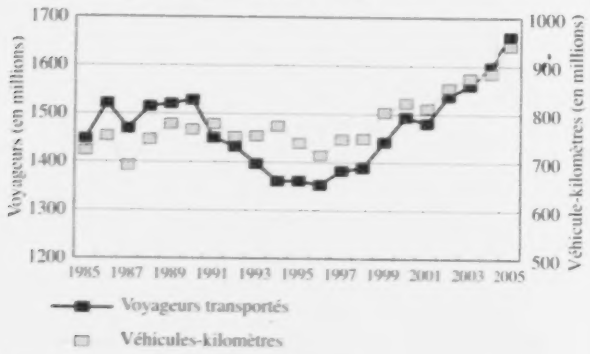
transport en commun durant la période 1995-2005. La figure 7-2 illustre la provenance des recettes des exploitants de services de transport en commun en 2005.

Les usagers des transports en commun ont diminué au début des années 1990, pour atteindre un plancher de 1,353 milliard de passagers en 1996. Depuis lors (à part une légère baisse enregistrée en 2001), le nombre d'usagers a régulièrement augmenté, pour atteindre le chiffre de 1,661 milliard de passagers en 2005, soit le plus haut niveau enregistré depuis 20 ans. De même, la distance parcourue par les véhicules de transport en commun a fait un bond, passant de 716,4 millions de véhicules-kilomètres en 1996 à 943,6 millions en 2005. Cela représente une hausse annuelle moyenne de 2,3 %. Pour des données sur le nombre d'usagers et la distance parcourue sur une plus longue durée, voir le tableau A7-5 de l'addenda. La figure 7-3 illustre la dynamique à long terme du secteur des transports en commun entre 1985 et 2005.

Les usagers des transports en commun ont diminué au début des années 1990, pour atteindre un plancher de 1,353 milliard de passagers en 1996. Depuis lors (à part une légère baisse enregistrée en 2001), le nombre d'usagers a régulièrement augmenté, pour atteindre le chiffre de 1,661 milliard de passagers en 2005, soit le plus haut niveau enregistré depuis 20 ans. De même, la distance parcourue par les véhicules de transport en commun a fait un bond, passant de 716,4 millions de véhicules-kilomètres en 1996 à 943,6 millions en 2005. Cela représente une hausse annuelle moyenne de 2,3 %. Pour des données sur le nombre d'usagers et la distance parcourue sur une plus longue durée, voir le tableau A7-5 de l'addenda. La figure 7-3 illustre la dynamique à long terme du secteur des transports en commun entre 1985 et 2005.

Le parc de véhicules de transport en commun a lui aussi augmenté durant cette période au taux annuel moyen de 2 %, pour passer de 13 140 à 15 580 véhicules entre 1996 et 2004. Le changement majeur survenu dans la composition du parc a été le remplacement des autobus classiques par des autobus plus accessibles à plancher surbaissé, dont le nombre est passé de 305 en 1995 à 5 952 en 2005, soit une hausse de 3 % à 51 % du nombre total d'autobus classiques. Pour d'autres précisions sur la composition du parc de véhicules de transport en commun durant cette période, voir le tableau A7-6 de l'addenda.

FIGURE 7-3 : DYNAMIQUE À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN, 1985 – 2005



Source : Statistique Canada, « Statistiques sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain », catalogue nº 53-215; totalisations spéciales reposant sur les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

TRANSPORT DES PASSAGERS

PARC DE VÉHICULES LÉGERS ET UTILISATION

Selon l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2005, 17,9 millions de véhicules légers étaient immatriculés dans les 10 provinces (les données se rapportent aux véhicules d'une masse brute inférieure à 4 500 kg). Sur ce nombre, 10,3 millions étaient des voitures de tourisme et des familiales, 2,9 millions, des fourgonnettes, 1,4 million, des véhicules utilitaires sport (VUS), et 3,3 millions, des camionnettes. En tant que groupe, les camions légers et les fourgonnettes représentaient près de 42 % du parc de véhicules légers. Comme en témoigne le tableau 7-5, les fourgonnettes et les camions légers ont parcouru en moyenne une distance supérieure de près de 8 % à celle des voitures de tourisme, accumulant près de 16 700 km par an, contre 15 400 km aux voitures de tourisme et aux familiales. Le nombre total de véhicules-kilomètres parcourus s'est chiffré à 159 milliards pour les voitures de tourisme et les familiales (56 %) et à 126 milliards pour les fourgonnettes et les camions légers (44 %). Alors que les voitures de tourisme et les familiales ont représenté un pourcentage légèrement supérieur de passagers kilomètres parcourus par les véhicules légers par rapport aux fourgonnettes et aux camions légers, 52 % contre 47 %, les fourgonnettes et les camions légers ont enregistré un taux d'occupation légèrement supérieur à celui des voitures de tourisme, soit 1,86 personne par camion léger ou fourgonnette, contre 1,62 par voiture ou familiale.

Les camions plus lourds et les fourgonnettes consomment beaucoup plus d'essence que les voitures. La consommation de carburant des voitures de tourisme et des familiales a été en moyenne de 9 L/100 km, soit environ 30 % de moins que celle des fourgonnettes et des camions, qui s'est chiffrée à 12,7 L/100 km.

TABLEAU 7-5 : STATISTIQUES SUR LE PARC DE VÉHICULES LÉGERS, 2005

		Camions légers/fourgonnettes					
	Voitures/ familiales	*Fourgon-nettes*	*VUS*	*Camion-nettes*	*Total partiel*	*Autre*	*Total des véhicules légers*
Véhicules (millions)	10,3	2,9	1,4	3,3	7,6	0,1	17,9
Part en %	57,5	16,1	7,8	18,2	42,1	0,4	100,0
Véhicule-km (milliards)	159,3	53,5	23,2	49,2	125,9	1,9	287,1
Part en %	55,5	18,6	8,1	17,1	43,9	0,7	100,0
Passagers-km (milliards)	257,6	111,7	45,0	76,8	233,6	2,5	493,7
Part en %	52,2	22,6	9,1	15,6	47,3	0,5	100,0
Litres de carburant (milliards)	14,4	6,2	3,0	6,8	16,0	0,2	30,7
Part en %	47,0	20,3	9,7	22,3	52,3	0,7	100,0
Distance parcourue (milliers de km)	15,4	18,5	16,5	15,0	16,7	27,0	16,0
Personnes par véhicule	1,62	2,09	1,94	1,56	1,86	1,32	1,72
Consommation de carburant (L/100 km)	9,0	11,6	12,8	13,9	12,7	11,7	10,7

Note : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2005.

À quelques exceptions près (voir le tableau 7-6), la répartition des véhicules légers, des véhicules-kilomètres et des passagers kilomètres par province/territoire a été généralement proportionnelle à celle de la population. Sur le plan de la motorisation (nombre de véhicules par tête), la plupart des administrations se sont situées autour de la moyenne nationale, qui est d'environ 557 véhicules par tranche de 1 000 habitants. L'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon ont fait exception à la règle, leur taux étant supérieur de plus de 10 % à cette moyenne, de même que Terre-Neuve-et-Labrador et les deux autres territoires, dont le taux a été au moins inférieur de 13 % à la moyenne. L'utilisation annuelle moyenne des véhicules a été de 16 000 km à l'échelle nationale, oscillant entre environ 13 800 km en Colombie-Britannique et 18 000 km en Nouvelle-Écosse. Le Nunavut a enregistré une moyenne inférieure à 9 000 km par an. Le taux d'occupation moyen des véhicules a été proche de la moyenne nationale, à hauteur de 1,7 personne par véhicule. La consommation moyenne de carburant des véhicules légers a oscillé entre un plancher de 9,7 L/100 km à l'Île-du-Prince-Édouard et un plafond de 11,9 L/100 km en Alberta.

Compte tenu des changements apportés au registre des déplacements en 2004, le but des déplacements a été modifié pour refléter l'origine et la destination plutôt que le motif du déplacement. La répartition des

TABLEAU 7-6 : STATISTIQUES SUR LES VÉHICULES LÉGERS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2005

					Moyennes			
	Véhicules (milliers)	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*Litres de carburant achetés (milliards)*	*Véhicules par tranche de 1 000 habitants*	*Distance Moyenne parcourue (milliers)*	*Passagers par véhicule*	*Consommation moyenne de carburant (L/100 km)*
Terre-Neuve-et-Labrador	249	4,1	7,0	0,4	485	16,7	1,7	10,6
Île-du-Prince-Édouard	76	1,3	2,2	0,1	551	16,6	1,8	9,7
Nouvelle-Écosse	523	9,4	15,4	0,9	558	17,9	1,6	9,9
Nouveau-Brunswick	436	7,6	14,1	0,8	581	17,4	1,9	10,3
Québec	4 204	61,2	104,4	6,1	553	14,6	1,7	10,0
Ontario	6 728	115,4	201,1	11,8	536	17,2	1,7	10,2
Manitoba	621	9,3	15,6	1,1	529	15,0	1,7	11,4
Saskatchewan	649	9,7	16,3	1,1	656	14,9	1,7	11,8
Alberta	2 207	38,0	67,4	4,5	673	17,2	1,8	11,9
Colombie-Britannique	2 253	31,1	50,3	3,6	529	13,8	1,6	11,4
Territoire du Yukon	24	0,4	N/D	N/D	769	14,7	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	20	0,3	N/D	N/D	476	13,4	N/D	N/D
Nunavut	3	0,03	N/D	N/D	103	8,7	N/D	N/D
Canada	**17 994**	**287,7**	**493,7**	**30,5**	**557**	**16,0**	**1,7**	**10,7**
Répartition en pourcentage								
Terre-Neuve-et-Labrador	1,4	1,4	1,4	1,4	87,0	104,2	98,8	100,5
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,4	0,4	0,4	98,8	103,5	102,1	91,6
Nouvelle-Écosse	2,9	3,3	3,1	3,0	100,2	112,2	95,6	93,4
Nouveau-Brunswick	2,4	2,6	2,9	2,6	104,2	108,6	108,6	97,5
Québec	23,4	21,3	21,1	20,1	99,3	91,0	99,4	94,4
Ontario	37,4	40,1	40,7	38,8	96,2	107,3	101,5	96,7
Manitoba	3,5	3,2	3,2	3,5	94,9	93,8	97,3	108,0
Saskatchewan	3,6	3,4	3,3	3,7	117,7	93,0	98,3	111,6
Alberta	12,3	13,2	13,6	14,8	120,9	107,7	103,3	111,9
Colombie-Britannique	12,5	10,8	10,2	11,6	95,0	86,4	94,2	107,6
Territoire du Yukon	0,1	0,1	N/D	N/D	138,0	91,8	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	0,1	0,1	N/D	N/D	85,5	83,7	N/D	N/D
Nunavut	0,02	0,01	N/D	N/D	18,4	54,5	N/D	N/D
Canada	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Note : N/D = non disponible. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada. Moyennes annuelles de 2005.

déplacements des véhicules légers par origine est présentée au tableau 7-7. Près de la moitié des véhicules-kilomètres parcourus ont eu pour point d'origine le domicile du conducteur. Les déplacements pour se rendre à son lieu de travail normal ont représenté près de 13 % des véhicules-kilomètres, suivis des déplacements pour rendre visite à quelqu'un d'autre, qui ont représenté 10 %, et des déplacements pour se rendre à un centre commercial, à hauteur d'un peu plus de 8 %. Les déplacements vers des destinations de type loisir ont représenté un peu plus de 6,6 % du total.

En 2005, plus de 40 % du parc de véhicules légers avait au plus 5 ans et près du tiers, au moins 10 ans. Les véhicules plus neufs ont parcouru en moyenne une plus grande distance que les véhicules plus anciens, oscillant de près de 20 000 km par an pour les véhicules de moins de 3 ans à 15 600 km par an pour les véhicules de 6 à 9 ans à à peine 10 100 km pour les véhicules de 14 ans ou plus. La consommation moyenne de carburant des véhicules légers a été pratiquement la même pour tous les véhicules de moins de 14 ans, soit un peu plus de 11 L/100 km. Les véhicules d'au moins 14 ans avaient une consommation de carburant supérieure de 17 % à la moyenne. Le tableau 7-8 ventile les statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule.

TABLEAU 7-7 : VÉHICULES-KILOMÈTRES DES VÉHICULES LÉGERS VENTILÉS SELON L'ORIGINE DU DÉPLACEMENT, 2005

Lieu	*Véhicules-km (milliards)*	*Part (%)*
Domicile du conducteur	133,5	46,5
Domicile de quelqu'un d'autre	29,1	10,1
Lieu de travail normal du conducteur	37,9	13,2
Autre lieu de travail	10,7	3,7
École/garderie	4,9	1,7
Centre commercial/banque/autre lieu d'affaires personnelles	23,7	8,2
Cabinet d'un médecin/dentiste	3,5	1,2
Lieu de loisir/divertissement/récréation/ restaurant	19,1	6,6
Station-service/restoroute	12,8	4,5
Autre	11,9	4,1
Total	**287,1**	**100,0**

Note : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada. Moyennes annuelles de 2005.

TABLEAU 7-8 : STATISTIQUES SUR LES VÉHICULES LÉGERS SELON L'ÂGE DU VÉHICULE, 2005

	Véhicules		Véhicules-km		Litres de carburant consommés		Distance moyenne parcourue (milliers de km)	Consommation de carburant (L/100 km)
	Millions	*Part*	*Milliards*	*Part*	*Milliards*	*Part*		
Moins de 3 ans	3,3	18,2	65,7	22,9	7,0	22,9	20,1	10,7
3 à 5 ans	4,3	23,7	82,7	28,8	8,3	27,1	19,5	10,0
6 à 9 ans	4,6	25,7	72,1	25,1	7,7	25,1	15,6	10,7
10 à 13 ans	3,2	17,7	39,9	13,9	4,3	14,1	12,5	10,8
14 ans et plus	2,6	14,6	26,6	9,3	3,3	10,9	10,1	12,5
Total	**17,9**	**100,0**	**287,1**	**100,0**	**30,7**	**100,0**	**16,0**	**10,7**

Notes : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires.
Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2005.

TABLEAU 7-9 : STATISTIQUES SUR LE PARC DE POIDS LOURDS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2005

	Véhicules (milliers)		Véhicules-km (millions)		Répartition procentuelle			
					Véhicules		*Véhicules-km*	
	Moyens	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*
Terre-Neuve-et-Labrador	3,7	2,8	53	179	1,2	1,0	0,9	0,8
Île-du-Prince-Édouard	1,4	2,5	9	59	0,4	0,8	0,1	0,3
Nouvelle-Écosse	7,0	8,1	116	582	2,2	2,8	1,9	2,7
Nouveau-Brunswick	5,6	4,2	120	117	1,8	1,4	2,0	0,5
Québec	47,5	39,8	1 054	4 252	14,8	13,5	17,5	19,7
Ontario	70,2	108,9	1 294	8 395	21,9	37,0	21,5	38,9
Manitoba	9,4	15,3	154	1 540	2,9	5,2	2,6	7,1
Saskatchewan	34,9	23,5	361	1 142	10,9	8,0	6,0	5,3
Alberta	81,2	72,7	1 571	4 564	25,3	24,7	26,1	21,2
Colombie-Britannique	57,5	13,9	1 253	523	17,9	4,7	20,8	2,4
Yukon	1,4	1,2	27	111	0,4	0,4	0,5	0,5
Territoires du Nord-Ouest	0,6	1,3	6	90	0,2	0,4	0,1	0,4
Nunavut	0,2	0,1	3	0	0,07	0,04	0,04	0,00
Canada	**320,6**	**294,2**	**6 020**	**21 554**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Notes : Les camions de taille moyenne ont une masse brute entre 4,5 et 15 tonnes; les poids lourds ont pour leur part une masse brute égale ou supérieure à 15 tonnes. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2005.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

PARC DE POIDS LOURDS PAR PROVINCE/TERRITOIRE

L'Enquête sur les véhicules au Canada (voir le tableau 7-9) contient également des données sur le parc de poids lourds et leurs caractéristiques d'utilisation. En 2005, il y avait plus de 615 000 camions immatriculés d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg. Le parc comprenait 321 000 camions de taille moyenne, d'une masse se situant entre 4 500 et 15 000 kg et 294 000 camions de classe 8 (poids lourds) d'une masse supérieure à 15 000 kg. Les trois quarts des poids lourds étaient concentrés dans trois provinces, l'Ontario (37 %), l'Alberta (25 %) et le Québec (13,5 %). Près de 90 % du parc de camions de taille moyenne étaient concentrés dans cinq provinces. Un total de 21,5 milliards de véhicules-kilomètres a été parcouru par les poids lourds en 2005, contre environ 6 milliards aux camions de taille moyenne. La répartition des véhicules-kilomètres des poids lourds a été encore plus concentrée en Ontario, en Alberta et au Québec, ces trois provinces représentant 80 % des kilomètres parcourus.

En moyenne, les poids lourds ont parcouru près de 73 000 km par an, soit environ quatre fois plus que les 19 000 km parcourus par les camions de taille moyenne. Cet écart n'a rien d'étonnant si l'on tient compte de la différence colossale dans les véhicules-kilomètres parcourus en dépit du nombre de camions analogue. Selon la province, l'écart entre le nombre moyen de kilomètres parcourus par les poids lourds est lui aussi considérable, puisqu'il varie d'un plancher de 24 000 km par véhicule à l'Île-du-Prince-Édouard à un plafond de 107 000 km par véhicule au Québec. L'utilisation des camions de taille moyenne dans l'ensemble des provinces et territoires a elle aussi affiché de grands écarts, oscillant entre un plancher d'à peine 6 000 km à l'Île-du-Prince-Édouard et un plafond de plus de 22 000 km au Québec.

CONFIGURATION DES POIDS LOURDS

Le tableau 7-10 donne un point de vue différent sur le parc de poids lourds/camions de taille moyenne en fonction de leur configuration. La majorité des camions étaient des camions porteurs (ce qui signifie que le bloc-moteur et la caisse destinée au transport des marchandises reposent sur le même châssis), dont 339 000 étaient immatriculés dans les 10 provinces en 2005. Environ 183 000 camions étaient des semi-remorques (c.-à-d.

TABLEAU 7-10 : STATISTIQUES SUR LES POIDS LOURDS, SELON LA CONFIGURATION, 10 PROVINCES, 2005

	Véhicules		Véhicules-km		Carburant (litres)		Distance moyenne parcourue	Consommation de carburant
	Milliers	*Part*	*Milliards*	*Part*	*Milliards*	*Part*	*milliers de km)*	*(litres/100 km)*
Camion porteur	339	55,5	7,6	27,9	2,4	26,1	22,5	31,1
Semi-remorque	183	30,0	18,1	66,3	6,3	69,8	99,1	35,0
Autre	88	14,5	1,6	5,8	0,4	4,1	17,9	23,6
Total	**610**	**100,0**	**27,3**	**100,0**	**9,1**	**100,0**	**44,8**	**33,2**

Notes : Les chiffres désignent tous les camions dont la masse brute est d'au moins 4,5 tonnes.
Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus/autocars.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada 2005.

que l'unité motrice tracte la remorque qui ne fait pas partie de l'unité) et le solde, soit environ 88 000 véhicules, étaient classés comme autres véhicules. Alors que les tracteurs semi-remorques représentaient à peine 30 % du parc, ils ont concentré plus des deux tiers des véhicules-kilomètres parcourus par les camions, soit 18,1 milliards. À nouveau, cette tendance s'explique par l'énorme écart dans la distance moyenne parcourue par véhicule. Les camions porteurs ont parcouru un peu plus de 22 000 km par an, alors que les semi-remorques en ont parcouru près de 100 000. La consommation de carburant des poids lourds s'est chiffrée en moyenne à 33 L/100 km, les camions porteurs consommant en moyenne 31 L/100 km et les semi-remorques, près de 35 L/100 km.

Les camions de taille moyenne étaient pour la plupart des camions porteurs qui ont assuré près de 85 % des kilomètres parcourus dans cette configuration. En revanche, les poids lourds étaient dominés par diverses combinaisons de tracteurs semi-remorques, la configuration la plus populaire étant celle d'un tracteur et d'un semi-remorque (le camion classique à 18 roues), qui a représenté plus des deux tiers des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds. Les camions porteurs ont représenté à peine 15 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds. Le tableau 7-11 fournit d'autres précisions.

Le tableau 7-12 illustre les utilisations types des camions de taille moyenne et des poids lourds. Les camions de taille moyenne ont été affectés à tout un éventail d'utilisations : le transport de marchandises ou d'équipements, qui est une utilisation classique, a représenté 60 % des véhicules-kilomètres parcourus, alors que les fonctions sans rapport avec le transport des marchandises, comme les appels de service, ont représenté 35 % des véhicules-kilomètres. Ces dernières fonctions témoignent du fait que les camions de taille moyenne n'ont pas été exclusivement affectés à des activités de transport pour compte d'autrui ou à des services de camionnage privés. Sur les 6 milliards de véhicules-kilomètres parcourus par les camions de taille moyenne dans les 10 provinces, 5 % l'ont été à vide.

Pour leur part, les poids lourds ont été affectés au rôle qui leur est classiquement dévolu et qui consiste à transporter des marchandises ou des équipements, rôle qui a concentré 75 % des véhicules-kilomètres. À peine 11 % des véhicules-kilomètres parcourus l'ont été à d'autres fins professionnelles, et environ 13 % l'ont été à vide.

TABLEAU 7-11 : VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS SELON LA CONFIGURATION, 10 PROVINCES, 2005

	Taille moyenne (%)	*Poids lourds (%)*
Camion porteur	85,1	15,4
Tracteur seulement	0,8	3,9
Tracteur et 1 remorque	0,8	68,7
Tracteur et 2 remorques	-	9,6
Tracteur et 3 remorques	0,0	0,6
Autre	13,3	1,8
Total des véhicules-km (milliards)	**6,0**	**21,4**

Notes : Les chiffres désignent tous les camions dont la masse brute est d'au moins 4,5 tonnes.
Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus/autocars.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada 2005.

TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI/CAMIONNAGE PRIVÉ

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui fournissent des services de camionnage à d'autres entreprises moyennant rémunération alors que les exploitants privés (comme les boulangeries, les brasseries) transportent généralement leurs propres marchandises. Les propriétaires-exploitants sont propriétaires de leur camion et fournissent des services de camionnage à d'autres particuliers ou à des entreprises moyennant rémunération. Ils sont semblables aux entreprises pour compte d'autrui, mais à une échelle

TABLEAU 7-12 : UTILISATION DES POIDS LOURDS, 2005

	Camions de taille moyenne		*Poids lourds*	
	Véhicules-km	*Part (%)*	*Véhicules-km*	*Part (%)*
Transport de marchandises/ équipements	3 603	60	16 088	75
Parcours à vide	298	5	2 861	13
Autre	2 083	35	2 405	11
Total	**5 984**	**100**	**21 354**	**100**

Notes : Les chiffres sont exprimés en milliards et s'appliquent à tous les camions d'une masse brute d'au moins 4,5 tonnes. Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus/autocars.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada 2005.

TABLEAU 7-13 : UTILISATION DES POIDS LOURDS SELON LE TYPE D'EXPLOITATION, 10 PROVINCES, 2005

	Nombre de véhicules (milliards)			*Véhicules-km (milliards)*			*Distance moyenne parcourue (milliers de km)*		
%	*Moyens*	*Lourds*	*Total*	*Moyens*	*Lourds*	*Total*	*Moyens*	*Lourds*	*Total*
Pour compte d'autrui	32.3	136.0	168.3	0.9	12.4	13.3	28.5	91.3	79.3
Propriétaire-exploitant	44.9	63.9	108.8	0.9	5.0	6.0	20.3	79.0	54.8
Privé	183.6	67.1	250.7	3.2	2.9	6.1	17.2	43.4	24.3
Autre/inconnu	57.5	24.6	82.1	1.0	1.0	2.0	17.1	39.6	23.8
Total	**318.3**	**291.6**	**609.9**	**6.0**	**21.4**	**27.3**	**18.8**	**73.2**	**44.8**

Notes : Les chiffres désignent tous les camions dont la masse brute est d'au moins 4.5 tonnes. Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus/autocars.
Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada 2005.

nettement réduite. Le tableau 7-13 donne une ventilation des activités des poids lourds appartenant à des entreprises pour compte d'autrui ou à des entreprises privées en 2005.

Le camionnage privé est concentré sur des trajets de courte distance au moyen de camions essentiellement de taille moyenne. Les entreprises privées ont exploité près de 58 % des camions de taille moyenne immatriculés, alors que 10 % l'ont été par des entreprises pour compte d'autrui et 14 %, par des propriétaires-exploitants. En outre, près de 75 % du parc exploité par des entreprises privées est constitué de camions de taille moyenne. En revanche, les propriétaires-exploitants représentent à peine 23 % du parc des poids lourds, les exploitants pour compte d'autrui en représentant 47 % et les propriétaires-exploitants, environ 22 %. Les poids lourds, qui représentent 80 % du total, dominent les parcs des entreprises pour compte d'autrui. Dans l'ensemble, les camionneurs privés ont exploité 41 % du parc des camions, alors que 28 % a été exploité par des camionneurs pour compte d'autrui, 18 %, par des propriétaires exploitants, et 13 %, par d'autres/conducteurs inconnus.

L'utilisation des véhicules a été radicalement différente entre les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs privés. Près de la moitié des véhicules-kilomètres ont été parcourus par des exploitants pour compte d'autrui, 22 %, par des propriétaires-exploitants, et 22 %, par des exploitants privés. La distance moyenne parcourue a penché fortement en faveur des exploitants pour compte d'autrui, puisqu'ils ont parcouru plus de 80 000 km par an, alors que les camionneurs privés en ont parcouru à peine 24 000 km et les propriétaires-exploitants, 55 000 km. Les poids lourds exploités par des entreprises pour compte d'autrui ont accumulé plus de 90 000 km en 2005, contre seulement 43 000 pour les entreprises de camionnage privées.

TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CAMION

TRAFIC DES CAMIONS AU CANADA

Une nouvelle enquête sur l'origine et la destination des marchandises acheminées par camion a été mise au point et mise en place par Statistique Canada, 2004 étant l'année de référence. Au moment d'aller sous presse, quelques données préliminaires étaient accessibles[9]. En 2004, les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui qui engrangent des recettes d'exploitation d'au moins 1 million $ ont transporté 604,3 millions de tonnes de marchandises, dont 508,2 millions de tonnes à l'intérieur du pays et 96,1 millions de tonnes à travers la frontière internationale. Les transporteurs sur grande distance ont représenté 60 % du tonnage total transporté. Dans l'analyse qui suit, on utilisera les données sur le commerce (selon la valeur) pour déterminer approximativement le trafic routier en 2005 et en 2006.

TRAFIC DES CAMIONS PAR SECTEUR

Les données les plus récentes dont on dispose au sujet des échanges intérieurs[10] datent de 2003. La valeur des marchandises transportées à l'échelle nationale par tous les modes de transport est estimée à environ 620 milliards $, dont 77 % (447,1 milliards $) dans le secteur intraprovincial et 23 % (142,6 milliards $) dans le secteur interprovincial. L'Ontario a dominé les échanges intraprovinciaux avec 191,1 milliards $ de marchandises transportées ou 40 % de l'ensemble du commerce intraprovincial des marchandises. Le Québec s'est classé au deuxième rang, avec une part de 21 %, et a été suivi par l'Alberta, à 17 %, et la Colombie Britannique, à 10 %.

Étant donné que la ventilation par mode n'était pas disponible à partir des données d'« entrée-sortie », une estimation brute de la valeur du commerce intérieur

9 Statistique Canada, *Le Quotidien*, cat. nº 11-001, 16 mars 2007.

10 Les courants des échanges interprovinciaux sont estimés à l'aide du Système provincial d'information sur les comptes nationaux, qui repose sur les entrées et les sorties. Statistique Canada a récemment publié une nouvelle série chronologique (1997-2003) qui repose sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), mais qui ne comporte pas de ventilation modale des courants d'échanges provinciaux.

TABLEAU 7-14 : PART DU TRAFIC DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI DANS LE SECTEUR INTÉRIEUR, 2004

(millions de tonnes métriques)

	Intraprovincial	Part modale (%)	Interprovincial	Part modale (%)	Total	Part modale (%)
Cammionnage pour compte d'autrui	437,65	80,6	70,51	34,9	508,16	68,2
Chemin de fer	55,49	10,2	112,35	55,6	167,84	22,5
Transport maritime	49,73	9,2	19,14	9,5	68,87	9,2
Transport aérien	N/D		N/D		0,47	0,1
Total	**542,87**	**100,0**	**202,00**	**100,0**	**745,34**	**100,0**

Note : N/D = non disponible

Source : Transport Canada, d'après diverses publications de Statistique Canada

assuré par camion a pu être établie à partir de nombreuses sources, dont les enquêtes[11] sur les transports relatives à divers modes (tonnes) et de l'Enquête sur les véhicules au Canada. Comme le montre le tableau 7-14, en 2004, les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui[12] ont transporté plus de 80 % du total des marchandises expédiées à l'échelle intraprovinciale, alors que le chemin de fer a dominé le commerce interprovincial avec près de 56 % du total des tonnes expédiées entre les provinces. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui se sont classées au deuxième rang à l'échelle interprovinciale (35 %). L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) permet également d'établir certaines estimations sur les véhicules-kilomètres parcourus par tous les camions d'une masse égale ou supérieure à 4 500 kg, ventilées par secteur. En 2005, près de 65 % de l'ensemble des véhicules-kilomètres parcourus par les camions l'ont été à l'échelle intraprovinciale. De ce fait, il est relativement prudent de dire qu'au moins 60 % des échanges intérieurs se font par camion, et que le pourcentage est sans doute supérieur étant donné que les activités des transporteurs privés, des petits transporteurs pour compte d'autrui et des propriétaires-exploitants ne sont actuellement pas mesurées.

À l'échelle internationale, les données douanières sur le commerce international indiquent le mode de transport au point de sortie (dans le cas des exportations) et au point de dédouanement dans le cas des importations. En 2006, le total des exportations du Canada expédiées par camion s'est chiffré à 185,8 milliards $, contre 188,4 milliards $ en 2005. Les États-Unis ont été la destination finale de la quasi-totalité des exportations par camion. Du côté des importations, le tableau est plus flou, car le mode de transport au point de dédouanement n'est pas forcément le même que celui au point d'arrivée[13]. De ce fait, les importations par camion ont été légèrement surestimées, à hauteur de 216,2 milliards $ en 2005 (221,1 milliards $ en 2006). Les États-Unis ont été le pays d'origine des produits expédiés par camion dont la valeur s'est élevée à 164,7 milliards $ en 2005 et à 166 milliards $ en 2006.

MARCHANDISES ET COURANTS DE CAMIONNAGE

Dans le secteur des échanges intérieurs, les principaux groupes de produits transportés ont été les matériaux de construction, dont la valeur s'est chiffrée à 151,1 milliards $ (24 % du total du commerce intérieur des marchandises en 2003) et ce, presque exclusivement à l'échelle intraprovinciale. Les produits agricoles se sont classés au deuxième rang, à hauteur de 105,8 milliards $ (17 %), et ont été suivis loin derrière par les produits énergétiques (64,4 milliards $, 10 %) et les métaux de première fusion et les produits métalliques et sidérurgiques (55 milliards $, 9 %). Dans les deux secteurs (intraprovincial et interprovincial), l'Ontario, le Québec et l'Alberta ont été les provinces dominantes, concentrant près de 80 % de l'ensemble du commerce intérieur des marchandises. Le principal courant interprovincial a été le couloir Québec Ontario (dans les deux sens), puisqu'il a représenté 40,4 milliards $ de marchandises ou 28 % du total des échanges interprovinciaux. Le couloir Alberta Ontario (dans les deux sens) s'est classé au deuxième rang, à hauteur de 20,1 milliards $ (14 %). Les tableaux A7-8 à A7-12 de l'addenda contiennent d'autres précisions sur les groupes de produits et les courants interprovinciaux.

11 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (selon l'origine et la destination des marchandises); et autres enquêtes de Statistique Canada sur le transport maritime, ferroviaire et aérien.

12 Entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada qui ont engrangé des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 1 million $.

13 Dans le cas des importations, le mode de transport désigne le dernier mode qui a acheminé les marchandises jusqu'au point de dédouanement au Canada et il est extrait des documents des douanes sur le contrôle des marchandises. Il peut s'agir du mode de transport qui a transporté les marchandises jusqu'au point d'entrée canadien dans le cas d'un dédouanement intérieur. Cela peut naturellement aboutir à une certaine sous-estimation des importations canadiennes par transport maritime et aérien.

À l'échelle internationale, cinq groupes de produits ont représenté près de 80 % du total des exportations acheminées par camion en 2005. Il s'agit des automobiles et des matériels de transport (44,5 milliards $), des machines et des équipements électriques (36 milliards $), d'autres produits manufacturés (32,2 milliards $), des matières plastiques et des produits chimiques (19,2 milliards $) et des métaux communs/articles en métal commun (18,2 milliards $). Les mêmes produits ont dominé les échanges dans des proportions analogues en 2006. Du côté des importations, les mêmes cinq groupes de produits ont concentré 87 % du total des importations transportées par camion. Les machines et les équipements électriques se sont classés au premier rang, à hauteur de 67,4 milliards $ en 2005, suivis des automobiles et des matériels de transport (47,1 milliards $), d'autres produits manufacturés (32,9 milliards $), des matières plastiques et des produits chimiques (24,3 milliards $) et des métaux communs/articles en métal commun (17 milliards $). Le tableau a été semblable en 2006.

Le couloir transfrontalier le plus fréquenté a été entre l'Ontario et le Centre des États-Unis[14] (dans les deux sens), puisqu'il a concentré 166,9 milliards $ en 2005, ou 29 % du total du commerce entre le Canada et les États-Unis. Viennent ensuite l'Ontario et le Sud des États Unis (71,6 milliards $) et l'Ontario et le Nord-Est des États-Unis (51,7 milliards $). Près de 80 % des expéditions le long de ces trois couloirs ont été acheminées par camion. La même dynamique a prévalu en 2006. Les tableaux A2-5 et A7-12 de l'addenda contiennent d'autres précisions sur les couloirs et les produits transportés.

Activités à la frontière entre le Canada et les États-Unis

Le nombre de poids lourds qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a varié entre 13,2 et 13,4 millions de voyages aller-retour entre 2001 et 2005, avant de reculer de 3 % en 2006 pour s'établir à 12,9 millions de voyages aller-retour, soit le plus faible nombre depuis 1998. Le nombre de franchissements demeure inférieur au pic enregistré en 2000 pour la sixième année d'affilée. Le nombre de camions qui ont franchi quotidiennement la frontière entre le Canada et les États-Unis en 2006 est demeuré supérieur à 35 000 mouvements, à hauteur de 35 440 passages quotidiens.

Le nombre de voitures qui ont franchi la frontière diminue régulièrement depuis 1997 et s'est établi à 56,3 millions de voitures en 2006, soit le plus bas niveau depuis 1985. Les tableaux A7-13 et A7-14 de l'addenda comparent le niveau d'activités aux 20 plus importants postes frontaliers entre 2002 et 2006.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

Industrie du camionnage

En 2005, les recettes d'exploitation totales[15] des entreprises de camionnage engrangeant des recettes annuelles d'au moins 1 million $ se sont chiffrées à 26,1 milliards $, soit 8,6 % de plus qu'en 2004. Les charges d'exploitation totales ont atteint 25,1 milliards $, soit une hausse de 11 %. De ce fait, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont vu augmenter leur ratio d'exploitation à 96 en 2005, contre 94 l'année d'avant. Le rendement des actifs a été de 5 %, soit légèrement inférieur à la moyenne de 6 % enregistrée entre 2000 et 2005.

Les recettes générées par conducteur (à l'exclusion des propriétaires-exploitants) ont atteint 196 450 $ en 2005, contre 192 388 $ en 2004. Les recettes au kilomètre des tracteurs routiers (à l'exclusion des propriétaires-exploitants) ont atteint 2,8 ¢, contre une moyenne de 2,3 ¢ entre 2000 et 2004. En 2005, l'intensité de carburant par dollar de recettes générées est restée la même que celle des cinq années précédentes, c'est-à-dire une moyenne annuelle de 5,50 $ de recettes d'exploitation pour chaque litre de carburant consommé par recettes d'exploitation générées. Les statistiques sur les tonnes kilomètres au cours de cette même période n'étaient pas disponibles.

Réseaux de transport en commun

Les recettes (à l'exclusion des subventions) des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 7,2 % en 2005. Ce sont les commissions de transport en commun du Québec qui ont affiché la croissance la plus forte, à hauteur de 11,3 %. Cette hausse a été atteinte grâce à une augmentation de 6,2 % des tarifs moyens et à une augmentation de 4,3 % du nombre de passagers transportés, ainsi qu'à une hausse de 19,2 % des recettes hors passagers.

14 Le Centre des États-Unis englobe les États de la région des Grands Lacs comme le Michigan, l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, le Wisconsin, le Minnesota, l'Iowa, le Missouri, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska et le Kansas.

15 Données financières à partir du supplément annuel T5 de Statistique Canada qui est plus approprié pour fin d'analyse des états financiers des firmes commerciales de camionnage.

Dans l'ensemble, la production globale des commissions de transport en commun au Canada a augmenté de 2,7 %, si l'on se fonde sur des hausses de 3,9 % du nombre de passagers transportés et de 1,6 % des recettes hors passagers. Les tarifs moyens ont eux aussi augmenté, de 3,5 %.

Les commissions de transport en commun demeurent parmi les entreprises à plus forte intensité de main-d'œuvre et de capitaux de toutes les entreprises de transport, et ces deux facteurs de production ont représenté respectivement 52 % et 23 % du total de leurs coûts en 2005.

En 2005, la productivité totale des facteurs des commissions de transport en commun a reculé de 4,3 %. La productivité du capital a régressé de 9,3 % alors que la productivité de la main d'œuvre a reculé de 1,9 %. Le rendement énergétique a baissé de 1,1 % alors que la productivité d'autres facteurs variables de production a baissé de 6,8 %.

Les coûts de transport en commun par unité de production ont augmenté de 2,8 % en 2005. Depuis 1998, les coûts unitaires totaux ont progressé de 22,9 %, soit une hausse moyenne annuelle de 3 %.

Les coûts totaux des commissions de transport en commun ont été estimés à 5,6 milliards $ en 2005. Le taux de recouvrement des coûts a été évalué à 46,7 %, soit légèrement au-dessus du niveau de 2004 et le taux le plus élevé depuis 1986. Les subventions annuelles d'exploitation sont passées à 2,1 milliards $, soit 10 % de plus qu'en 2004. Les subventions de capital ont augmenté de 367 millions $ pour atteindre 1,2 milliard $. Le gouvernement fédéral a augmenté sa contribution de capital, qui est passée de 73 millions $ en 2004 à 223 millions $ en 2005.

Les taux de recouvrement des coûts en 2005 se sont chiffrés à 49,7 % en Ontario, 44,7 % au Québec, 44,6 % en Colombie-Britannique et 37,3 % en Alberta. Les activités des commissions de transport en commun dans le reste du Canada, qui ne représentent que 5 % des recettes globales des transports en commun, affichent systématiquement des taux de recouvrement des coûts supérieurs. Ce taux oscille autour de 50 % depuis 1996 et s'est chiffré à 48,9 % en 2005, soit légèrement inférieur au taux de l'Ontario.

Le tableau 7-15 fournit des précisions sur les résultats des commissions de transport en commun en 2005.

TABLEAU 7-15 : INDICATEURS DES COMMISSIONS DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES, 2005

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Reste du Canada*	*Canada*
Niveaux des prix (Canada = 100)	80,0	117,1	76,9	111,0	86,4	100,0
Coûts unitaires totaux (Canada = 100)	83,4	109,9	96,2	116,3	82,5	100,0
Taux de recouvrement des coûts (%)	44,7	49,7	37,3	44,6	48,9	46,7
Manque à gagner par passager ($)	1,55	1,89	2,05	2,11	1,44	1,81

Source : Transports Canada, d'après les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

TRANSPORT MARITIME 8

En 2005, la valeur des exportations maritimes a augmenté de 11,8 %, contre 9,6 % pour les importations.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2006

RÉFORMES ET INITIATIVES D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

RÉFORME DE *LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA* ET DE SES RÈGLEMENTS EN VERTU DE LA *LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA*

Même si la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001, la *Loi sur la marine marchande* existante et les règlements qui s'y rattachent resteront entièrement en vigueur tant que les règlements nécessaires n'auront pas été adoptés.

Ces règlements seront adoptés en deux phases. Dans une première phase, qui devrait prendre fin au début de 2007, plus de 50 règlements existants feront l'objet de modifications et seront regroupés en 22 règlements, et c'est à ce moment-là que la LMMC 2001 entrera en vigueur. Dans le cadre de la phase 2, on modernisera les règlements restants pour qu'ils soient conformes aux prescriptions de la nouvelle loi.

La LMMC est le principal instrument législatif qui régit la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur maritime du Canada. Elle s'applique aux bâtiments canadiens exploités dans toutes les eaux et aux navires étrangers exploités dans les eaux canadiennes. En 2003, les responsabilités législatives et réglementaires se rattachant à la LMMC au sujet de la sécurité des embarcations de plaisance, des services de navigation maritime, de la prévention de la pollution et des interventions ainsi que des eaux navigables ont été transférées de Pêches et Océans Canada à Transports Canada.

Transports Canada a mené de nombreuses consultations publiques sur la première phase de la réforme des règlements lors des réunions régionales et nationales du printemps et de l'automne du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). En outre, plusieurs équipes chargées de projets de réglementation ont organisé des séances de sensibilisation à l'intention des intervenants dans plusieurs endroits stratégiques du Canada. La plupart des projets de la phase 1 sont en cours de finalisation avant d'être approuvés et publiés dans les parties I et II de la *Gazette du Canada*.

Parmi les règlements issus de la phase 1 du projet de réforme des règlements de la LMMC 2001, il faut mentionner le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires, le Règlement sur les eaux de ballast, le Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement, le Règlement sur les abordages, le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, le Règlement sur les interventions environnementales, le Règlement sur la sécurité incendie, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, le Règlement sur les épaves patrimoniales, le Règlement sur les lignes de chargement, le Règlement sur le personnel maritime, le Règlement sur la prévention de la pollution causée par les navires et par les produits chimiques dangereux, le Règlement sur les petits bâtiments, le Règlement sur les congés de navires, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et le Règlement sur l'immatriculation et la jauge des navires. Pour d'autres précisions sur le projet de réforme des règlements de la LMMC 2001, visiter le site www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

STRATÉGIE DE REVITALISATION DE MARINE ATLANTIQUE

Compte tenu des nombreuses consultations, des préoccupations des usagers et de la collaboration étroite avec Marine Atlantique S.C.C., le gouvernement fédéral a élaboré une stratégie de longue haleine en vue de revitaliser

les services de traversiers assurés par cette société d'État. La stratégie a été annoncée en janvier 2007 et sa première phase prévoit l'octroi de crédits supplémentaires de 54 millions $ par an au cours des cinq prochaines années; des hausses tarifaires prévisibles sur les services constitutionnels qui doivent être harmonisées sur l'indice des prix à la consommation; l'imposition d'un supplément de carburant selon les pratiques courantes dans l'industrie; et un mandat donné au nouveau conseil d'administration de la société pour qu'il élabore et mette en œuvre un plan quinquennal afin d'améliorer les services, de maîtriser les charges d'exploitation et de réaliser des économies de carburant. Le conseil a également été invité à poursuivre l'élaboration du plan de renouvellement de la flotte présenté au gouvernement en 2006. En particulier, il faut procéder à des analyses coûts avantages et à des études de faisabilité au cours des deux prochaines années pour déterminer les besoins exacts en matière de nouveaux bâtiments et de radoubs des navires existants. Le gouvernement a besoin de ces données au sujet de l'ampleur de ce projet d'investissement afin de lancer la deuxième phase de la stratégie de revitalisation dont le but est de renouveler et de moderniser la flotte de Marine Atlantique. Cette démarche dynamique a pour but de concilier la contribution des contribuables canadiens à ce service, la part des coûts des services assumée par les intervenants et les efforts de la société d'État de maîtriser ses charges d'exploitation tout en offrant des services efficaces.

Stratégies à court et à long terme pour le service de traversier Saint John–Digby

La société Bay Ferries exploite le service de traversier Saint John–Digby depuis 1997, année où il a été commercialisé en vertu d'un appel à la concurrence. Bay Ferries a éprouvé de sérieuses difficultés ces dernières années, notamment de fortes hausses des coûts de carburant et des coûts d'assurance, et une baisse importante du nombre de touristes américains qui visitent la région de l'Atlantique. En raison de déficits d'exploitation essuyés sur le service de traversier Saint John–Digby, Bay Ferries a annoncé en juin 2006 qu'elle cesserait l'exploitation de cette liaison à compter du 1er novembre 2006. Reconnaissant l'importance de cette route pour l'économie régionale, le gouvernement fédéral a collaboré avec ses homologues provinciaux pour tenter de trouver une solution viable. À l'issue d'une étude d'impact, le gouvernement fédéral, la province du Nouveau-Brunswick et la province de Nouvelle-Écosse ont annoncé en octobre 2006 qu'ils apporteraient à Bay Ferries une aide financière de courte durée jusqu'au 31 janvier 2009. Durant cette période, le gouvernement fédéral collaborera avec les intervenants pour trouver une stratégie viable à long terme qui concorde avec la Politique *maritime nationale* et les impératifs de développement économique.

Conseil maritime et industriel national

C'est en 2004 qu'a été créé le Conseil maritime et industriel national (CMIN), à la demande des intervenants du secteur maritime. L'objectif de ce conseil est d'être une tribune où l'on discute des questions de politique maritime avec les dirigeants de l'industrie du transport maritime et les sous-ministres des ministères qui exercent une influence directe sur le secteur du transport maritime. Le Conseil cherche également à rehausser la notoriété du transport maritime au Canada comme facteur de croissance économique.

Le CMIN comprend des représentants des expéditeurs de marchandises, des armateurs nationaux et internationaux, des exploitants de ports et des fournisseurs de services maritimes de tout le pays, ainsi que des hauts fonctionnaires de Transports Canada, d'Industrie Canada, de Pêches et Océans Canada, d'Affaires étrangères et Commerce international Canada et d'Environnement Canada.

Le Conseil se réunit deux fois par an et il confie des activités intersessions à des groupes de travail qui bénéficient du soutien du secrétariat du Conseil, dont les locaux sont situés au sein de Transports Canada. Parmi les principaux sujets de discussion abordés, mentionnons la compétitivité, la sûreté, l'innovation et les infrastructures.

Le transport maritime à courte distance pour une plus grande intermodalité

En avril 2006, Transports Canada, avec le concours de l'Administration maritime du ministère des Transports des États-Unis et du ministère des Communications et des Transports du Mexique, a organisé la Conférence maritime nord-américaine à Vancouver. Celle-ci est le fruit d'une collaboration entre les trois pays qui fait suite à la signature d'un protocole d'entente sur le transport maritime à courte distance en 2003. La conférence a également permis de respecter les engagements pris dans le cadre du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, plan d'action trilatéral dont le but est de renforcer la sécurité, la prospérité et la qualité de vie de l'Amérique du Nord.

La conférence a cherché à promouvoir la notion de transport maritime à courte distance et a facilité le débat sur la contribution du transport maritime au réseau de transport intégré de l'Amérique du Nord. Des hauts fonctionnaires des transports du Canada, des États-Unis et du Mexique ont signé une déclaration prouvant la volonté de chaque gouvernement de poursuivre la coopération trilatérale et de tenter de mieux comprendre les difficultés qui se rattachent au transport maritime à courte distance. Cette déclaration tient lieu de cadre général à la constitution d'un comité directeur nord-américain sur le transport maritime à courte distance dont l'objectif est de nouer des rapports fructueux entre les participants pour échanger des expériences et des connaissances professionnelles.

Transports Canada a poursuivi en 2006 plusieurs études et initiatives visant à comprendre et à évaluer les possibilités, les difficultés, les paramètres stratégiques et l'état général du transport maritime à courte distance au Canada, que ce soit sur la côte Ouest ou sur la côte Est, sur le Saint Laurent, les Grands Lacs ou dans l'Arctique. Et, depuis 2004, Transports Canada continue de prendre une part active à la Table ronde du Québec sur le transport maritime à courte distance. Cette table ronde s'efforce de créer un centre de coordination des informations et du savoir-faire, de fournir des informations aux intervenants et de promouvoir et d'appuyer les projets de transport maritime à courte distance.

Loi maritime du Canada

C'est en 2005 qu'on a entrepris de modifier la *Loi maritime du Canada* (LMC): Les modifications proposées faisaient suite au dépôt en juin 2003 d'un rapport consacré aux cinq premières années de fonctionnement de la Loi. En 2006, de concert avec des experts financiers et des juristes, Transports Canada a analysé un certain nombre de questions clés afin de peaufiner les modifications législatives de la LMC et de prendre d'autres initiatives stratégiques dont le but est de maximiser la flexibilité financière des administrations portuaires canadiennes. Ces consultations prendront fin au début de 2007 et serviront de contribution clé aux futures modifications de la LMC et aux activités du gouvernement en 2007-2008.

INFRASTRUCTURES

Réseau portuaire canadien

Les ports et havres du Canada font partie intégrante du réseau national de transport. Ce sont des maillons névralgiques entre des activités économiques nationales et internationales et des points d'accès essentiels aux réseaux ferroviaires et routiers qui desservent à la fois le Canada et l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Le Canada étant un pays commerçant, ses ports sont indispensables à la prospérité et à la compétitivité économiques actuelles et futures du Canada sur le marché mondial, vu que la grande majorité des marchandises exportées/importées outre-mer transitent par les ports. Les économies émergentes d'Asie, d'Europe de l'Est et d'Amérique du Sud et le regain d'activité économique mondiale qui en résultera amplifieront l'importance des ports canadiens. Pour être concurrentiels dans l'économie mondiale, les ports et havres du Canada doivent assurer le flux ininterrompu et efficace des marchandises à destination et en provenance du pays.

À l'échelle nationale, les ports et havres facilitent l'écoulement des marchandises sur les marchés canadiens de manière rentable et respectueuse de l'environnement tout en réduisant les pressions exercées sur les infrastructures routières et ferroviaires du pays.

La Politique maritime nationale, annoncée en 1995, contenait un programme détaillé visant à modifier le cadre politique et législatif des principales composantes du réseau de transport qui appartenaient au gouvernement ou dont celui-ci assurait l'exploitation. L'un des éléments clés de cette politique a été de donner une vocation plus commerciale au secteur maritime en prenant diverses mesures. Celles-ci avaient pour objet d'augmenter la transparence; de permettre aux usagers d'avoir leur mot à dire dans les services fournis et leurs coûts; d'améliorer l'efficacité des structures de gestion; d'éliminer les règlements et lois périmés; et, dans la mesure du possible, de laisser le secteur privé fournir certains services.

Pour faciliter cette restructuration, la Politique maritime nationale établissait trois catégories de ports, à savoir 1) les administrations portuaires canadiennes (APC), 2) les ports régionaux et locaux et 3) les ports éloignés.

Pour réaliser les objectifs de cette politique, une nouvelle loi exhaustive régissant le secteur du transport maritime, la *Loi maritime du Canada* (LMC), a été adoptée par le Parlement en 1998. Les ports qui composent le Réseau portuaire national, lequel englobe l'ancienne Société canadienne des ports de même que les anciennes commissions portuaires, devront être exploités en vertu d'un nouveau modèle de gestion et de gouvernance en tant qu'APC. Outre les critères stratégiques et économiques figurant dans la LMC, les APC doivent également établir des liens avec les correspondances intermodales et diversifier leur trafic.

Dix-neuf ports ont reçu le statut d'APC en vertu de la LMC : fleuve Fraser, Vancouver; North Fraser, Nanaimo, Prince Rupert, Port Alberni, Thunder Bay, Windsor, Toronto, Hamilton, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles, Saint John, St. John's, Belledune et Halifax.

Les APC sont responsables des activités commerciales du port dans les limites du cadre stratégique établi par la LMC et peaufiné par des lettres patentes établies pour chaque APC.

Les APC sont incorporées par des lettres patentes dans le but d'exploiter un port en particulier. Les lettres patentes établissent entre autres choses les limites géographiques du port et des eaux navigables connexes, la structure de gouvernance, les redevances annuelles (frais sur les recettes brutes) à verser au gouvernement fédéral, la mesure dans laquelle une administration portuaire peut se livrer à certaines activités, la durée maximale des baux et les limites d'emprunt.

Les APC tiennent lieu de mandataires de l'État en vertu de la LMC en ce qui a trait à certains objectifs. À ce titre, elles sont investies du pouvoir de se livrer à des activités liées au transport maritime, à la navigation, au transport des passagers et des marchandises et à la manutention et à l'entreposage des marchandises. Elles peuvent également se livrer à d'autres activités jugées indispensables à l'exploitation des ports par les lettres patentes; pour ce qui est de ces dernières activités, toutefois, elles ne sont pas mandataires de l'État.

Bien que les APC aient le droit d'exploiter et de gérer un port, elles ne peuvent émettre des actions. Elles peuvent se voir octroyer des terres de l'État mais elles ne peuvent pas en être propriétaires. Elles peuvent néanmoins acquérir et posséder des terres sous leur propre nom. Afin de défrayer leurs coûts, les APC sont investies du pouvoir d'établir des frais justes et raisonnables pour l'utilisation de leurs installations ou de leurs services. Elles ne peuvent exercer de discrimination entre les usagers du port, mais elles peuvent différencier leurs redevances et leurs services selon le volume ou la valeur des marchandises ou selon toute autre formule généralement acceptable commercialement.

Les APC doivent rendre des comptes publics. Comme le stipule la LMC, chaque conseil d'administration compte entre 7 et 11 membres. (Toutes les APC ont 7 membres, à l'exception de celle de Vancouver, qui en a 9.) Chaque conseil nomme les administrateurs de l'APC. La majorité des membres de chaque conseil est nommée de concert avec les usagers du port. En outre, les gouvernements fédéral et provinciaux et municipaux respectifs nomment chacun un administrateur.

Par ailleurs, la LMC dispose que chaque APC doit mettre à la disposition du public ses états financiers vérifiés. Ceux-ci doivent comporter au minimum un bilan, les états des bénéfices non répartis, des recettes et des dépenses, les changements survenant dans la situation financière ainsi que la rémunération des administrateurs et de la haute direction. Chaque APC doit également tenir une réunion annuelle ouverte au public et donner un préavis suffisant de la tenue de ces réunions.

La plupart des ports appartenant à Transports Canada sont des ports régionaux et locaux. Il peut s'agir de ports qui accueillent un fort volume de trafic régional et local ou de ports plus petits qui n'ont pratiquement aucune activité commerciale. En vertu du Programme de cessions portuaires, le gouvernement fédéral résilie ses intérêts dans l'exploitation et la propriété des ports régionaux et locaux. Cela signifie qu'il les cède à d'autres ministères, aux gouvernements provinciaux ou à des intérêts locaux. Parmi les intérêts locaux, il peut y avoir des administrations municipales, des organismes communautaires et des entreprises privées. Pour les ports éloignés qui sont les principales portes d'accès aux communautés isolées, Transports Canada conserve le contrôle et l'administration à moins que des intervenants locaux ne manifestent la volonté d'en assumer la propriété.

CESSIONS PORTUAIRES

Avant que la Politique maritime nationale n'entre en vigueur, Transports Canada assurait le contrôle et l'administration de 549 ports et installations portuaires publics. Sur ce nombre, 466 ont été cédés, déclassés ou démolis, ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait. Au 31 décembre 2006, 83 ports restaient sous le contrôle de Transports Canada. En outre, les installations de 20 ports ont été cédées, mais on ne peut leur retirer leur statut de port public (les déclasser) parce que le lit portuaire n'a pas été cédé. Pour des renseignements plus détaillés sur les ports, voir les tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda.

Le tableau 8-1 résume la classification des ports au 31 décembre 2006.

TABLEAU 8-1 : CLASSIFICATION DES PORTS AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Fédéraux	*Provincial*	*Locaux*	*Total*
Ports fédéraux				
Administrations portuaires canadiennes	19	N/D	N/D	**19**
Commissions portuaires	1	N/D	N/D	**1**
Ports exploités par Transports Canada				
Régionaux/locaux	57	N/D	N/D	**57**
Éloignés	26	N/D	N/D	**26**
Ports cédés[1]				
Par Transports Canada	65	40	124	**229**
Statut des autres ports qui relevaient jadis de Transports Canada				
Démolis	8	N/D	N/D	**8**
Résiliation des intérêts de TC	18	N/D	N/D	**18**
Déclassés[2]	211	N/D	N/D	**211**

Notes : N/D = non disponible.
On trouvera des renseignements plus détaillés sur les ports aux tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda, notamment un résumé de la répartition provinciale des ports gérés par Transports Canada entre 1996 et 2005 et un sommaire du statut de cession des ports régionaux et locaux et éloignés à l'échelle régionale.

1. Ce qui comprend 18 ports dont les installations ont été cédées mais dont le lit portuaire n'a pas encore été déclassé, 64 ports qui ont été cédés à Pêches et Océans Canada et un port qui a été cédé à Santé Canada.
2. Ports publics déclassés entre juin 1996 et mars 1999.

Source : Transports Canada

Au 31 décembre 2006, 65 ports avaient été cédés à d'autres ministères fédéraux et 40 à des gouvernements provinciaux. Cent vingt-quatre autres ports ont été cédés à des intérêts locaux. Vingt-six ont été démolis ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait (en vertu d'une résiliation du bail ou du permis).

Depuis le début du Programme de cessions portuaires, 273 ports publics ont été déclassés. Sur ce nombre, les recherches menées dans les archives ont révélé l'existence de 26 autres ports en sus des 549 sites portuaires répertoriés à l'origine dans la Politique maritime nationale. Transports Canada continue d'administrer 57 ports régionaux et locaux et 26 ports éloignés dans tout le pays.

RÉSULTATS FINANCIERS

Pour des renseignements financiers détaillés, voir les tableaux A8-3 à A8-6 de l'addenda.

En 2005, les recettes d'exploitation des APC se sont chiffrées à 309 millions $, soit une baisse de 0,4 % par rapport à 2004. Vancouver et Montréal ont représenté 57 % de ce montant. Douze des 19 APC ont déclaré des recettes d'exploitation plus élevées, variant entre 0,04 million $ et 2,5 millions $. Ce sont Montréal et Sept-Îles qui ont déclaré les plus fortes hausses, respectivement de 2,5 millions $ (3,2 %) et de 1,7 million $ (3,4 %).

Les dépenses d'exploitation ont diminué de 15,2 millions $, les baisses variant entre 0,01 million $ et 8,1 millions $. Huit APC ont déclaré des dépenses plus élevées, les hausses variant entre 0,07 million $ à 1,2 million $. Les ports ont déclaré 11,3 millions $ de revenu brut, ce qui est identique au montant de 2004. Les administrations portuaires ont consacré 112 millions $ à des projets d'immobilisations en 2005.

En 2005, le rapport entre les dépenses d'exploitation et les recettes d'exploitation des APC a été d'environ 76 %. Les rapports individuels ont oscillé entre 47 % et 147 %, tandis que le taux de rendement global des actifs a été de 4 %.

En 2005, le bénéfice net de toutes les administrations portuaires s'est chiffré à 55 millions $. Sept APC ont déclaré des revenus nets supérieurs variant entre 0,2 million $ et 2,4 millions $, alors que 12 ont déclaré des déficits nets variant entre 0,07 million $ et 4,2 millions $.

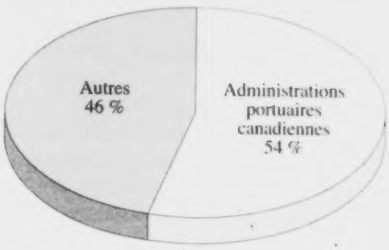
D'après certaines données préliminaires, le tonnage manutentionné dans les APC est passé de 237 millions de tonnes en 2004 à 249 millions de tonnes en 2005. Cinq APC ont manutentionné 70 % du volume total des marchandises : Vancouver (35 %), Saint John (11 %), Montréal (10 %), Québec (9 %) et Sept-Îles (9 %). Les recettes par tonne ont diminué de 1,31 $ en 2004 à 1,24 $ en 2005, alors que les dépenses par tonne ont reculé à 0,94 $, contre 1,1 $ en 2004.

TRAFIC PORTUAIRE

En 2005-2006, les programmes portuaires de Transports Canada ont engrangé 12,2 millions $ de recettes brutes. Avec les 17,2 millions $ de dépenses, les 3,4 millions $ de dépenses d'immobilisations et les 58,7 millions $ de subventions et contributions pour les cessions portuaires, cela s'est soldé par un déficit net global de 67,1 millions $. Pour plus de précisions, consulter le tableau A8-6 de l'addenda.

La figure 8-1 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 2005.

FIGURE 8-1 : PARTS DU TRAFIC SELON LES GROUPES DE PORTS, 2005



1 Les « autres » ports désignent les ports qui appartiennent et sont exploités par le ministère des Pêches et des Océans, par les gouvernements provinciaux et municipaux ou par des installations privées.

Source : Sites Web des ports; Analyse économique, Transports Canada.

La ventilation du tonnage manutentionné par les APC en 2005 s'établit ainsi : Vancouver, 76,5 millions de tonnes; Saint John, 27,5 millions de tonnes; Montréal, 24,3 millions de tonnes; Québec, 22,7 millions de tonnes; Sept-Îles, 22,4 millions de tonnes; Halifax, 13,6 millions de tonnes; Fraser, 15,9 millions de tonnes; Hamilton, 12,4 millions de tonnes; Thunder Bay, 8,2 millions de tonnes; Windsor, 5,5 millions de tonnes; North-Fraser, 4,2 millions de tonnes; Prince Rupert, 4,4 millions de tonnes; Trois-Rivières, 2,5 millions de tonnes; Belledune, 2,2 millions de tonnes; Nanaimo, 1,9 million de tonnes; Toronto, 2,4 millions de tonnes; St. John's, 1,4 million de tonnes; Port Alberni, 1 million de tonnes; et Saguenay, 0,31 million de tonnes. Voir le tableau A8-7 de l'addenda pour le total du tonnage manutentionné par le système portuaire canadien en 2004 – 2005.

PROGRAMME DES PORTS POUR PETITS BATEAUX

Pêches et Océans Canada

Au sein de Pêches et Océans Canada (MPO), le Programme des ports pour petits bateaux (PPPB) assure l'exploitation et l'entretien d'un réseau national de ports qui offrent des installations sûres et accessibles aux pêcheurs commerciaux et aux plaisanciers. Le mandat du PPPB est de maintenir ouverts et en bon état les ports d'importance cruciale pour l'industrie de la pêche.

L'objectif à long terme du MPO est de conserver un réseau d'environ 750 ports de pêche essentiels et gérés par des intérêts locaux. Tous les ports non essentiels (c.-à-d. les ports de plaisance et les ports de pêche à niveau d'activité faible ou nul) seront cédés.

Ports de pêche

Depuis la fin des années 1980, le Programme des ports pour petits bateaux du MPO a favorisé la création d'administrations portuaires locales qui ont pris en charge la gestion des ports de pêche commerciale dans leurs collectivités. En général, il s'agit d'organisations locales à but non lucratif qui se composent de pêcheurs et d'autres usagers des ports et qui fournissent des services et assurent l'entretien et la gestion des ports. En date du 31 décembre 2006, on dénombrait 687 ports de pêche essentiels au Canada gérés par des administrations portuaires, soit environ 92 % de l'objectif visé par le PPPB. En général, les ports de pêche à niveau d'activité faible ou nul dont l'impact sur l'industrie de la pêche commerciale ou la collectivité en général est négligeable ne suscitent pas un niveau d'intérêt suffisant pour devenir des administrations portuaires. Ces ports seront donc cédés ou, au besoin, démolis. À ce jour, 299 ports de pêche ont été cédés et 82 en sont au dernier stade du processus de cession.

Le tableau 8-2 illustre le nombre de ports de pêche qui faisaient toujours partie du portefeuille du PPPB au 31 décembre 2006, par région et par type de gestion.

TABLEAU 8-2 : PORTS DE PÊCHE DU PPPB SELON LE TYPE DE GESTION ET LA RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Administrations portuaires	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Pacifique[1]	78	69	147
Centre et Arctique	53	17	70
Québec	55	27	82
Maritimes et golfe	283	38	321
Terre-Neuve-et-Labrador	276	100	376
Total[2]	**745**	**251**	**996**

1 Les totaux englobent 47 bouées d'amarrage en Colombie-Britannique.
2 Il n'y a pas d'administrations portuaires dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut ou au Yukon.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada.

Ports de plaisance

Le PPPB cherche à se départir de tous ses ports de plaisance. Depuis 1994-1995, 662 (ou 78 %) de tous les ports de plaisance du PPPB ont été cédés ou en sont au dernier stade du processus de cession. La stratégie d'élimination du PPPB a été approuvée par le Conseil du Trésor en 1995. Celle-ci permet la cession d'un port pour la somme symbolique de 1 $, sous réserve du respect de certaines conditions. L'une des conditions est que le port doit rester accessible au public pendant au moins cinq ans. Avant la cession, on procède à des évaluations environnementales et à des réparations raisonnables pour s'assurer que les ports sont cédés dans un état raisonnable qui ne présente aucun danger. Les acquéreurs sont pour la plupart des municipalités, des organismes locaux à but non lucratif, des Premières nations et d'autres ministères fédéraux. Si aucun organisme public ne manifeste le vœu d'acquérir les installations, celles-ci sont offertes au grand public à leur valeur marchande. En dernier recours, si aucun organisme des secteurs public ou privé ne manifeste d'intérêt pour ces ports, ceux-ci sont démolis. Le Programme de cession des ports de plaisance devrait se poursuivre pendant encore quelques années.

Les tableaux 8-3 à 8-5 résument, par région, la situation du Programme de cession des ports de plaisance du PPPB (tableau 8-3), les acquéreurs des ports ainsi cédés (tableau 8-4) et le type de gestion des sites portuaires restants du PPPB (tableau 8-5).

PILOTAGE MARITIME

Au Canada, les administrations de pilotage régionales dirigent et contrôlent la navigation ou les manœuvres des navires dans les eaux côtières et les voies d'eau intérieures de manière sûre et efficace. Il y a quatre administrations de pilotage au Canada : Atlantique (APA), Laurentienne (APL), Grands Lacs (APGL) et Pacifique (APP). Chacune répond aux besoins particuliers du trafic maritime de même qu'aux conditions géographiques et climatiques des voies navigables de sa région.

En 2006, l'APL, l'APGL et l'APP ont chacune enregistré un excédent, ce qui s'est soldé par un gain confondu d'environ 3 millions $ pour les quatre administrations de pilotage. Le tableau 8-6 illustre les résultats financiers des quatre administrations de pilotage en 2006.

Si l'on prend comme indicateur le nombre moyen de missions par pilote, on constate que l'efficacité globale des services de pilotage est restée inchangée par rapport à 2005. La seule exception a été l'APA, où le nombre moyen de missions par pilote a diminué en 2006. Les fluctuations entre les administrations et d'une année à l'autre sont attribuables à la densité du trafic. Le nombre de missions des pilotes de l'APL et de l'APGL a augmenté, mais il a diminué pour l'APA et l'APP. Dans l'ensemble, il y a eu légèrement moins de missions en 2006 qu'en 2005.

Le tableau 8-7 illustre le nombre de missions dans chaque administration de pilotage et le total pour toutes les administrations de pilotage en 2006. Pour des précisions sur d'autres années, se reporter au tableau A8-8 de l'addenda.

TABLEAU 8-3 : PORTS DE PLAISANCE DU PPPB CÉDÉS PAR RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Entièrement cédés 1995 – 2005	*Entièrement cédés 2005/06*	*Dernière étape de la cession*	*Total des ports cédés*	*Ports qui restent à céder*	*Total*
Pacifique	54	0	4	58	7	65
Centre et Arctique	282	14	4	300	145	445
Québec	215	6	3	224	29	253
Maritimes et golfe	79	0	0	79	1	80
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	0	1	1	2
Total	**631**	**20**	**11**	**662**	**183**	**845**

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada.

TABLEAU 8-4 : ACQUÉREURS DES PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS DU PPPB, AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Province	*Municipalité*	*Secteur privé*	*Autre*[1]	*Total*
Pacifique	51	1	1	5	58
Centre et Arctique	22	214	21	43	300
Québec	3	192	2	27	224
Maritimes et golfe	4	19	4	52	79
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	0	1
Total	**80**	**427**	**28**	**127**	**662**

1 Désigne les ports cédés à des organismes locaux à but non lucratif, à des Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux, selon le cas.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada.

TABLEAU 8-5 : PORTS DE PLAISANCE DU PPPB SELON LE TYPE DE GESTION, AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Gérés en vertu d'un bail	*Ports pour petits bateaux*	*Autre*[1]	*Total*
Pacifique	1	0	6	7
Centre et Arctique	99	36	10	145
Québec	3	26	0	29
Maritimes et golfe	0	1	0	1
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	1
Total	**103**	**64**	**16**	**183**

1 Désigne toute une variété de structures de gestion et de non-gestion. Certaines infrastructures, comme le renforcement des berges ou la construction de brise-lames, sont stables et n'ont pas besoin d'une gestion permanente. Certaines installations s'inscrivent dans un projet d'aménagement de plus grande envergure (comme une marina) et sont gérées dans le cadre de ce projet. Dans d'autres cas, il n'existe plus d'installations au port et il n'y a donc rien à gérer.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada.

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

La Garde côtière canadienne (GCC), qui fait partie intégrante du ministère des Pêches et des Océans, est une institution nationale essentielle. Grâce à la GCC, le Canada exerce son influence et sa souveraineté sur ses eaux et ses côtes et répond aux attentes du public, qui souhaite bénéficier d'eaux et de côtes propres, sûres, sécuritaires, saines et productives. Il remplit cette mission en fournissant neuf types de services (sous-activités) comme suit.

Les **Services d'aides et de voies navigables** assurent l'entretien d'environ 17 000 aides à la navigation de courte et de longue portée et contrôle l'état de 75 chenaux de navigation. Les principaux objectifs de ce service sont de fournir des aides à la navigation, d'assurer la gestion des voies navigables et de fournir des services d'information sur la sécurité maritime afin d'assurer la sécurité maritime, l'accessibilité des voies navigables et la protection de l'environnement.

TABLEAU 8-6 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2006

(milliers de dollars)

Administration de pilotage	*Recettes*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)	14 794	15 767	(735)[1]
Administration de pilotage des Laurentides (APL)	65 608	63 187	2 421
Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)	18 447	18 126	321
Administration de pilotage du Pacifique (APP)	49 264	48 232	1 032
Total des administrations de pilotage	**148 113**	**145 312**	**2 801**

1 Gain extraordinaire de 238 000 $ attribuable à la perte assurable d'un bateau-pilote.

Source : Rapports annuels 2006 des administrations de pilotage.

TABLEAU 8-7 : MISSIONS TOTALES DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 2006

Administration de pilotage	*Indicateurs*	*2006*
Atlantique (APA)	Pilotes	55
	Missions totales	10 041
	Missions par pilote	183
Laurentides (APL)	Pilotes	175
	Missions totales	22 247
	Missions par pilote	133
Grands Lacs (APGL)	Pilotes	61,5
	Missions totales	6 931
	Missions par pilote	113
Pacifique (APP)	Pilotes	105
	Missions totales	12 945
	Missions par pilote	123
Total de toutes les administrations	Pilotes	396,5
	Missions totales	53 164
	Missions par pilote	135

Source : Rapports annuels 2006 des administrations de pilotage.

Les **Services de communications et de trafic maritimes** surveillent 450 000 mouvements de navires par an, fournissent des services de communications et de coordination de détresse et de sécurité maritimes, contrôlent les navires, réglementent les mouvements du trafic maritime et fournissent des systèmes d'information et de correspondance publique 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Les **Services de déglaçage** fournissent environ 1 700 services de déglaçage chaque année. Ils offrent des services de déglaçage et des services connexes (reconnaissance des glaces, déglaçage des ports,

établissement d'itinéraires, etc.) afin de faciliter la circulation sûre et rapide du trafic maritime dans les eaux canadiennes infestées par les glaces et autour, et ainsi de réduire les risques d'inondations causées par les embâcles sur le Saint Laurent.

Les **Services de recherche et sauvetage (SAR)** permettent d'épargner près de 3 000 vies et interviennent dans le cadre de 2 000 incidents maritimes chaque année. Le principal objectif des services SAR maritimes est d'épargner des vies menacées. Le système fédéral de recherche et sauvetage est dirigé par le ministre canadien de la Défense nationale, qui est chargé d'assurer une démarche coordonnée. La GCC assure et dirige le volet maritime du programme fédéral de recherche et sauvetage, moyennant l'appui de la Garde côtière auxiliaire.

Les **Services d'intervention environnementale** interviennent en cas d'incident de pollution causé par les navires et de déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue. En moyenne, ces services interviennent dans le cadre de plus de 1 200 incidents déclarés chaque année. En tant que principal organisme fédéral responsable d'intervenir en cas de déversement causé par les navires, la GCC fournit des services d'intervention et de préparation en cas d'incident environnemental afin de protéger le milieu marin de compétence fédérale, et elle fournit également une aide d'intervention à d'autres pays en vertu des conventions internationales. Au nord du 60e parallèle, la GCC est le seul organisme d'intervention.

Les **Services de sûreté maritime** appuient les objectifs du gouvernement du Canada en matière de sécurité nationale en contribuant à la sûreté des voies navigables du Canada. Ces services apportent leur appui aux milieux fédéraux du respect des règlements et du renseignement par le biais de la flotte de la Garde côtière et des activités de communications maritimes nationales. La GCC collabore de près avec le milieu de la sûreté en tant que membre du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime dirigé par Transports Canada.

Les **Services du Collège de la Garde côtière** ont pour mission de renforcer la sécurité et la protection des réseaux et des milieux de transport maritime nationaux et internationaux en concevant, en dispensant et en administrant des programmes de formation, d'éducation et de recherche dans le domaine maritime pour le compte du gouvernement du Canada. Ces services englobent la formation des officiers subalternes au service de la Garde côtière en dispensant une formation et des services maritimes de qualité supérieure dans un milieu moderne et progressiste.

Les **Services de la Flotte** s'occupent de gérer, d'exploiter et d'entretenir les navires et les aéronefs de la GCC et de fournir des services maritimes civils à l'appui des priorités maritimes du gouvernement du Canada. Cela englobe les programmes de la GCC mentionnés plus haut de même que l'appui des secteurs des Sciences, des Océans et de la Gestion des pêches (Conservation et protection).

La GCC contribue à d'autres objectifs du gouvernement du Canada, en fournissant des services maritimes civils (savoir-faire, personnel et infrastructures : navires et aéronefs) pour le compte d'autres ministères ou à l'appui d'organismes et d'organisations pour leur permettre de respecter les priorités maritimes du gouvernement du Canada.

En tant qu'organisme de service spécial relevant du MPO, la GCC exécute ses programmes et fournit ses services par le biais de la flotte civile du gouvernement fédéral et un vaste réseau d'infrastructures terrestres. Parmi ces infrastructures, il faut mentionner les centres des services de communications et de trafic maritimes, les bases importantes, les postes d'embarcations de sauvetage, les centres de sauvetage des Forces canadiennes et les aides à la navigation. Ces infrastructures comportent également des centaines d'autres actifs, comme des pylônes radio dans tout le pays. En outre, la GCC assure la gestion et l'exploitation du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney (Nouvelle-Écosse).

La Garde côtière est un symbole reconnu de la souveraineté et de l'excellence maritime du Canada. Elle contribue à sauver des vies, à faciliter le commerce maritime, à intervenir avec efficacité en cas d'incident de pollution, à protéger le milieu aquatique et à assurer la sûreté maritime. La GCC intervient en cas d'urgence et de catastrophe maritimes aussi bien au Canada qu'à l'étranger, notamment après le passage de l'ouragan Katrina en 2005.

La Garde côtière s'est fixé trois grandes priorités : les services à la clientèle, l'efficacité et la rentabilité, et les ressources humaines.

PROFIL FINANCIER

Le tableau 8-8 illustre les résultats financiers de la GCC depuis quatre ans. Les résultats de 2006-2007 reflètent les recettes et les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice qui ne seront pas définitivement connues avant la fin de l'exercice.

Les droits de services à la navigation maritime ont été adoptés par la Garde côtière en juin 1996, dans le but de percevoir chaque année des recettes de 27,7 millions $, frais administratifs inclus.

TABLEAU 8-8 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2003-2004 À 2006-2007

(millions de dollars)

	2003-2004	*2004-2005*[1]	*2005-2006*[2]	*2006-2007*[1]
Recettes	37,4	40,4	43,2	50,1
Dépenses brutes	504,5	543,3	550,6	565,5
Dépenses nettes	**467,1**	**502,9**	**507,4**	**515,4**

1 Les chiffres de 2003-2004 n'englobent pas le Collège de la Garde côtière. Les chiffres de 2004-2005 englobent les montants relatifs au Collège de la Garde côtière, qui est passé sous le contrôle de la Garde côtière le 1er avril 2004.

2 Les dépenses brutes et nettes excluent les instruments d'habilitation des programmes. Se reporter au tableau 8-9 pour une ventilation des recettes et des dépenses brutes de la Garde côtière par sous-activité.

Source : Pêches et Océans Canada

TABLEAU 8-9 : RECETTES ET DÉPENSES PRÉVUES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2006-2007

(millions de dollars)

	SAVN	*SCTM*	*Dégl.*	*SAR*	*IE*	*Collège*	*Flotte*	*Sûreté maritime*	*Total*
Recettes	32,3	0,1	13,8	0,2	0	3,7	0	0	50,1
Dépenses brutes[1]	145,0	89,0	55,6	95,9	10,5	8,3	148,7	12,5	565,5
Dépenses nettes prévues[1]	**112,7**	**88,9**	**41,8**	**95,7**	**10,5**	**4,6**	**148,7**	**12,5**	**515,4**

Note : SAVN – Services d'aides et de voies navigables; SCTM – Services de communications et de trafic maritimes; Dégl. – Services de déglaçage; SAR – Services de recherche et sauvetage; IE – Services d'intervention environnementale; Flotte – Services de gestion de la Flotte.

1 Les dépenses brutes et nettes excluent les instruments d'habilitation des programmes.

Source : Pêches et Océans Canada

En 1998, la GCC a introduit les droits de services de déglaçage fondés sur le passage, dans l'objectif de générer ainsi des recettes de 13,8 millions $ par an, frais administratifs inclus.

Établis en septembre 1997, les droits de services de dragage d'entretien fondés sur la jauge étaient, au début, une mesure provisoire visant à permettre à la GCC de recouvrer l'intégralité du coût de prestation des services de dragage d'entretien du chenal de navigation du Saint-Laurent.

La GCC et l'industrie du transport maritime commercial poursuivent leur collaboration pour parvenir à une solution à long terme en vertu de laquelle l'industrie assumera la responsabilité de ces services de dragage.

Le tableau 8-9 ventile les recettes et les dépenses de la Garde côtière en 2006-2007 selon ses sept principales sous-activités. Les recettes comme les dépenses ne sont que des prévisions et elles ne seront pas définitivement connues avant la fin de l'exercice financier.

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

La Voie maritime du Saint-Laurent est une voie navigable intérieure unique en son genre qui s'étend jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord et qui dessert 15 grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

La Voie maritime comporte deux grands tronçons. Le tronçon Montréal–lac Ontario (MLO) relie Montréal au lac Ontario par sept écluses sur 300 km, dont cinq au Canada et deux aux États-Unis. Le tronçon du canal Welland, d'une longueur de 42 km, relie le lac Ontario au lac Érié par huit écluses, toutes situées au Canada. Combinés, les deux tronçons élèvent progressivement les bâtiments à 183,2 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit la hauteur d'un édifice de 60 étages. Les écluses et les canaux qui les relient peuvent accueillir des bâtiments d'une longueur égale ou inférieure à 225,5 mètres, d'une largeur de 23,8 mètres et d'un tirant d'eau de 8 mètres

La gestion, l'exploitation et l'entretien des éléments de navigation de la partie canadienne de la Voie maritime relèvent des responsabilités de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). La CGVMSL a été créée à titre de société à but non lucratif par les usagers de la Voie maritime et d'autres entités intéressées. Elle a assumé la gestion de la Voie maritime le 1er octobre 1998 en vertu d'une entente de longue durée conclue avec le gouvernement fédéral aux termes de la Loi maritime du Canada. La CGVMSL perçoit des péages et d'autres recettes pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. S'il y a lieu, elle reçoit des crédits supplémentaires du gouvernement fédéral pour éponger les déficits d'exploitation.

En 2006, le trafic estimatif sur la Voie maritime s'est chiffré à 47,1 millions de tonnes, en hausse de 8,8 % par rapport à 2005. Les céréales se sont classées au premier rang, à hauteur de 11,5 millions de tonnes, en hausse de 17,6 %. Les expéditions de minerai de fer et de charbon ont été respectivement de 11 et de 3,7 millions de tonnes, soit en légère hausse dans les deux cas par rapport à 2005. Dans l'ensemble, la Voie maritime a enregistré de bons résultats au chapitre des marchandises en vrac traditionnelles et des marchandises diverses, qui ont été complétées par une série de nouvelles marchandises, notamment les expéditions de lingots d'aluminium et les pièces pour éoliennes. Le tableau 8-10 illustre les mouvements de marchandises en 2005 et 2006 tandis que le tableau 8-11 illustre le trafic par produit les mêmes années. Pour une série chronologique plus longue, consulter les tableaux A8-9 et A8-10 de l'addenda.

TABLEAU 8-10 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2005 ET 2006

(milliers de tonnes)

Année	*Tronçon Montréal–Lac Ontario*	*Tronçon canal Welland*
2005	31 273	34 150
2006[1]	35 546	37 633

1 Les chiffres sont des estimations au 31 décembre 2006.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

TABLEAU 8-11 : TRAFIC SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2005 ET 2006

(milliers de tonnes)

Année	*Céréales*	*Minerai de fer*	*Marchandises générales*	*Charbon*	*Autres*	*Total*
2005	9 773	11 010	3 259	3 693	15 566	**43 301**
2006[1]	11 490	11 025	4 620	3 701	16 282	**47 118**

Note : Trafic confondu sur les deux tronçons de la Voie maritime.

1 Les chiffres sont des estimations au 31 décembre 2006.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

PRIX ET TARIFS

La CGVMSL a haussé de 2 % les péages relatifs aux marchandises et les droits des navires pour la saison de navigation 2006 sur les deux tronçons de la Voie maritime canadienne. Cette hausse est conforme à l'accord de gestion conclu entre la CGVMSL et le gouvernement fédéral, qui stipule des hausses de tarifs annuelles fondées sur le taux de variation annuel de l'indice des prix à la consommation ou 2 %, selon le moindre de ces deux montants.

PROFIL FINANCIER

Durant l'exercice 2005-2006[1], la Voie maritime a perçu des recettes de 76 millions $ provenant des péages et d'autres sources, contre 74 millions $ en 2004-2005. Les dépenses d'exploitation de la Voie maritime se sont chiffrées à 60,4 millions $, soit légèrement plus que les 60,2 millions $ de l'année d'avant. Ces charges portent sur la gestion et l'exploitation des infrastructures de la Voie maritime, les salaires, les traitements et les avantages sociaux représentant la majeure partie de ce montant. Les dépenses engagées dans le cadre du programme de renouvellement des actifs – ce qui représente les coûts d'entretien et des réparations majeures des écluses, des canaux, des ponts, des édifices et d'autres infrastructures – ont augmenté de 32,1 à 33,1 millions $.

Le tableau 8-12 illustre les résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent entre 2003-2004 et 2005-2006.

TABLEAU 8-12 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2003-2004 À 2005-2006

(milliers de dollars)

Année[1]	*Recettes*	*Dépenses*	*Excédent des recettes sur les dépenses*	*Excédent net des recettes sur les dépenses*[2]
2003-2004	66 555	86 247	(19 692)	(3 087)
2004-2005	74 005	98 439	(24 434)	(1 737)
2005-2006	76 044	95 455	(19 411)	3 346

1 Du 1er avril au 31 mars.
2 À l'issue des contributions du Fonds de capital en fiducie.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie maritime du Canada comprend une flotte d'exploitants de navires battant pavillon canadien, qui offrent des services de transport intérieurs et transfrontaliers, et de transporteurs battant pavillon étranger, qui font escale dans les principaux ports du Canada et qui assurent le commerce international.

SERVICES INTÉRIEURS

La flotte marchande canadienne se compose de navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux[2] et battant pavillon canadien. C'est elle qui transporte la majeure partie des expéditions intérieures de matériaux en vrac sur les Grands Lacs et le long des côtes du Canada. À la fin de 2006, cette flotte comptait 182 navires d'une jauge brute de 2,2 millions de tonneaux.

La flotte de vraquiers compte des vraquiers à pont à bordages rectilignes affectés essentiellement au transport des céréales, et des autodéchargeurs affectés au transport de divers produits en vrac. En 2006, cette flotte comptait 62 navires. En dépit d'un repli, les transporteurs de vrac sec restent l'épine dorsale de la marine marchande canadienne, puisqu'ils ont transporté 51 % du tonnage et concentré 34 % des navires en 2006. À titre de comparaison, le nombre de navires-citernes a reculé de 35 en 1986 à 24 en 2006, alors que leur part de la capacité est passée de 11 % à 24 % du tonnage brut total, grâce à l'ajout de plus gros navires. Depuis 20 ans, la capacité des traversiers a elle aussi augmenté, passant de 12 % à 19 % du tonnage brut total.

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure également des services intérieurs et internationaux. En 2006, l'Office des transports du Canada a estimé que la flotte canadienne de remorqueurs et de chalands se composait de 309 remorqueurs (d'une jauge brute de 122 000 tonneaux) et de 836 chalands et allèges (d'une jauge brute de 905 000 tonneaux). Environ 8 % des remorqueurs avaient une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux et servaient essentiellement à l'approvisionnement au large.

Le tableau 8-13 illustre la capacité de transport de la flotte de navires immatriculés au Canada selon le type en 1986, 1996 et 2006.

TABLEAU 8-13 : FLOTTE DE NAVIRES IMMATRICULÉS AU CANADA SELON LE TYPE, 1986, 1996 ET 2006

Type de transporteurs	*Tonneaux de jauge brute (en milliers)*			*Nombre de navires*		
	1986	*1996*	*2006*	*1986*	*1996*	*2006*
Transporteurs de vrac sec	1 694	1 289	1 109	102	72	62
Navires-citernes	266	159	520	35	21	24
Transporteurs de marchandises générales	74	131	108	19	16	18
Traversiers	269	345	408	54	60	72
Autres	32	34	38	7	7	6
Total	**2 334**	**1 958**	**2 183**	**217**	**176**	**182**

Note : Navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux, y compris les traversiers appartenant à l'État, mais à l'exception des remorqueurs affectés au ravitaillement au large.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada.

1 Les péages durant l'exercice 2005-2006 concernent le trafic de la saison de navigation 2005.

2 Le tonnage brut désigne la capacité en pieds cubes des espaces situés dans la coque et les espaces clos au-dessus du pont d'un navire, divisée par 100. Ainsi, 100 pieds cubes de capacité équivalent à une tonne brute. Toutefois, la capacité des navires affectés au transport des marchandises peut également s'exprimer en tonnes de port en lourd (1 000 kg) qu'il faut pour immerger la coque à un tirant d'eau particulier (en général le tirant d'eau maximum l'été).

Est du Canada

Dans l'Est du Canada, y compris dans la région Arctique, une flotte de vraquiers (à pont à bordages rectilignes et autodéchargeurs), de navires-citernes, de navires transportant des marchandises diverses et d'autres bâtiments set pour les besoins de transport de marchandises. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois principaux exploitants dans la région des Grands Lacs-Saint-Laurent. Seaway Marine Transport, une partenaire d'Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group, gère une flotte de navires autodéchargeurs et de services de vraquiers sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent et les eaux de l'Est du Canada.

Ouest du Canada

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure des services intérieurs de transport maritime de marchandises sur la côte Ouest. La plupart des exploitants se livrent à du commerce intérieur, mais certains assurent des services internationaux entre les ports du Canada et des États-Unis. Le Washington Marine Group contrôle plusieurs des grandes entreprises de remorqueurs et de chalands, notamment Seaspan International Ltd. Smit Marine Canada (antérieurement Rivtow Marine Inc.) est la deuxième compagnie de remorqueurs en Colombie-Britannique. À un degré moindre, des services de marchandises sont offerts dans la région par des traversiers et des navires de marchandises diverses.

Nord du Canada

Dans l'Ouest de l'Arctique, la Société des transports du Nord Limitée (STNL) est le principal exploitant de services maritimes dans la région du Nord canadien qui englobe le bassin du Mackenzie ainsi que les côtes et les îles de l'Arctique. Ses activités couvrent le fleuve Mackenzie, l'Ouest de l'Arctique, l'Alaska et le Grand Lac des Esclaves et elle transporte des produits pétrliers bruts et des marchandises solides pour les collectivités, les installations de défense et les sites de prospection de pétrole et de gaz du Nord.

Dans l'Arctique de l'est, Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) et STNL fournissent des services pour le réapprovisionnement de marchandises dans les régions du Nunavut avec des services émanant de Churchill et de Montréal. Tandis que NSSI et NEAS utilisent des navires de marchandises générales et des navires à colis roulant, STNL exploite une flotte de remorqueurs et de chalands. Le Woodward Group offre aussi des services à partir de Churchill et de Montréal livrant du carburant à la région du Nunavut avec des navires-citernes.

Services internationaux

Les services internationaux de transport maritime des marchandises englobent le transport en vrac et le transport de ligne. Par transport en vrac, on entend le transport d'importants volumes de marchandises homogènes, souvent par envois en navire complet. Le transport de ligne désigne le transport de nombreux envois de cargaisons à des prix fixes pour chaque produit transporté à bord des navires qui font régulièrement escale dans certains ports selon un horaire régulier.

Les services en vrac sont fournis en vertu d'affrètements à temps (contrats à court et à long terme) et de « contrats au comptant » ou de « contrats à la demande » qui visent un nombre précis de voyages, de jours ou une quantité donnée de marchandises. L'industrie du transport en vrac évolue sur un marché concurrentiel. La majeure partie du commerce international de vrac du Canada est assurée en vertu d'affrètements à temps par des navires battant pavillon étranger. Parmi les produits canadiens transportés en vrac, mentionnons le charbon, le minerai de fer, les céréales, la potasse et le brut.

Le transport de ligne est dominé par d'importantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde. Les conteneurs sont souvent standardisés pour pouvoir facilement être transbordés à bord de trains ou de camions qui en assurent le transport depuis le port.

Les compagnies maritimes qui font escale dans les ports canadiens peuvent choisir d'offrir des services « hors conférence » ou comme membres de conférences maritimes qui s'entendent sur les tarifs et les modalités de services en vertu d'un accord de conférence. Ces pratiques sont soustraites à certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence* par la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM), qui a été modifiée en 2002.

Les compagnies indépendantes, que l'on appelle aussi « hors conférence », offrent généralement des tarifs et des services comparables à ceux des compagnies « de conférence » et contribuent à assurer la concurrence sur le marché du transport maritime international. Les compagnies maritimes peuvent décider d'appartenir à une conférence sur certaines routes et d'être indépendantes sur d'autres.

La majeure partie de la flotte internationale appartenant à des intérêts canadiens exploite des navires battant pavillon étranger et emploie des officiers et des membres d'équipage étrangers.

Services offerts aux expéditeurs canadiens

En 2006, l'Office des transports du Canada avait 13 accords de conférence en dossier. Les conférences ne sont plus tenues de déposer leurs tarifs auprès de l'Office.

Le tableau 8-14 donne la liste des 13 accords de conférence en dossier à l'Office des transports du Canada.

TABLEAU 8-14 : CONFÉRENCES MARITIMES QUI ONT DESSERVI LE CANADA EN 2006

Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
Canada–United Kingdom Freight Conference (E)
Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
Australia–Canada Container Line Association (E & O)
Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
Canada Pacific West Coast South America Agreement (O)
Australia–Canada Discussion Agreement (E & O)
Canada Transpacific Stabilization Agreement (E & O)
Canada/Australia–New Zealand Discussion Agreement (E & O)
Canada North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement (E)
Canadian Pacific/Latin American Freight Service (O)
AMPAC Cooperative Working Agreement (anciennement Columbus/ Maruba Working Agreement) (O)

Notes : E = côte Est; O = côte Ouest

Source : Office des transports du Canada

En vertu des dispositions relatives aux mesures distinctes de la LDCM, les expéditeurs bénéficient de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence ainsi que de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence. En vertu de ces dispositions, les compagnies membres d'une conférence peuvent offrir des tarifs ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans l'accord de la conférence. Et, en vertu des modifications apportées à la LDCM en 2002, les membres d'une conférence disposent désormais d'un délai de 5 jours plutôt que de 15 pour aviser les autres membres de la conférence de leur intention de prendre des mesures distinctes.

En vertu des modifications apportées à la LDCM en 2002, les expéditeurs peuvent utiliser deux types de contrats de service confidentiels. Le premier est un contrat conclu entre l'expéditeur et un membre d'une conférence dont les conditions et modalités ne sont pas divulguées aux autres membres de la conférence ni déposées auprès de l'Office des transports du Canada. Ces contrats de service sont comparables aux contrats de service confidentiels qu'un expéditeur peut négocier avec un exploitant indépendant ou hors conférence. Le deuxième type est un contrat conclu entre l'expéditeur et la conférence qui s'applique à tous les membres de la conférence et qui, même s'il est confidentiel, doit être déposé auprès de l'Office des transports du Canada pour être conforme à la LDCM.

En 2006, les conférences maritimes ont déposé deux contrats s'appliquant à tous les membres de la conférence auprès de l'Office des transports du Canada[3], contre 5 en 2005, 15 en 2004 et 25 en 2003. Il ne faut pas interpréter ce repli des contrats de service intéressant tous les membres d'une conférence comme une baisse de l'importance globale des contrats de service dans le transport de ligne. La majeure partie des marchandises des transporteurs de ligne sont apparemment transportées en vertu de contrats de service individuels négociés entre les expéditeurs et les conférences maritimes qui n'ont pas besoin d'être déposés auprès de l'Office des transports du Canada.

TRANSPORT DES PASSAGERS

SERVICES DE TRAVERSIERS

Même si la plupart des principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT), les services de traversiers varient considérablement sur le plan des prestations, du régime de propriété et des types de navires. Les propriétaires peuvent être de petits exploitants du secteur privé, des gouvernements provinciaux ou des sociétés d'État fédérales. Les gares maritimes et les installations de radoub appartiennent à des sociétés de traversiers, des municipalités, des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral et d'autres sociétés qui en assurent aussi la location et l'exploitation. Les navires peuvent être de petits transbordeurs à câble, de grands navires de croisière et des traversiers rapides, et les services peuvent être saisonniers ou offerts tout au long de l'année.

Pour plus de précisions sur les principaux services de traversiers, consulter le tableau A8-11 de l'addenda. De plus, la plupart des grands exploitants de services de traversiers ont leur propre site Web, qui contient des renseignements sur les routes et les tarifs.

En 2005, 38,7 millions de passagers et 16,5 millions de véhicules ont emprunté les services de traversiers canadiens. Les statistiques sur le trafic de 2005 de tous les membres de l'ACOT (on ne dispose pas encore des chiffres de 2006) permettent de se faire une idée assez exacte de l'importance relative des activités de l'ACOT. Le plus gros exploitant du Canada, et de loin, la British Columbia Ferry Services Inc., a transporté plus de 21,7 millions de passagers et 8,5 millions de véhicules en 2005. Le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie Britannique et la société Fleuve Fraser Marine Transportation exploitent également des services de traversiers en eaux intérieures et ont transporté 6,7 millions de passagers et 3,2 millions de véhicules de plus. Au Québec, la Société des traversiers du Québec a transporté 5,2 millions de passagers et 2,7 millions d'équivalents autos (EA).

3 Les contrats de service sont des dispositions pro-concurrentielles dont le but est d'harmoniser la législation canadienne sur les conférences maritimes avec celle de ses principaux partenaires commerciaux et d'appuyer la tendance récente à une plus grande dépendance à l'égard du marché.

Dans le Canada atlantique, les services de traversiers subventionnés par le fédéral se limitent désormais à ceux de Marine Atlantique S.C.C., société d'État fédérale, et de Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée, tous deux exploitants du secteur privé. Sur la côte Ouest, le gouvernement fédéral octroie une subvention annuelle à la Colombie-Britannique qui est reversée à BC Ferries.

En 2005, Marine Atlantique S.C.C. a transporté 418 105 passagers et 224 356 véhicules entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse. Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée ont transporté 518 457 passagers et 217 081 véhicules. Les autres membres de l'ACOT, notamment les exploitants provinciaux de Terre-Neuve-et-Labrador, du Manitoba, de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, ont transporté environ 4,7 millions de passagers et 2 millions de véhicules.

INDUSTRIE DES NAVIRES DE CROISIÈRE

Les grands navires de croisière qui font escale dans les ports canadiens appartiennent à des sociétés qui ont leur siège social à l'étranger. Les croisières que proposent ces paquebots battant pavillon étranger appartiennent à deux grandes catégories : les croisières de luxe et les mini-croisières, qui diffèrent par la capacité des navires, selon qu'elle est supérieure ou inférieure à 150 passagers.

Derrière les Caraïbes et la Méditerranée, les croisières à destination de l'Alaska qui empruntent le très pittoresque Inside Passage en Colombie-Britannique sont les plus populaires du monde. Vancouver et, de plus en plus, Seattle tiennent lieu de « ports d'attache », c'est-à-dire de ports d'embarquement et de débarquement des passagers. En 2006, Vancouver a enregistré une baisse de 7,9 % du trafic par rapport à 2005, lequel s'est établi à 837 823 passagers. Ce repli est essentiellement attribuable au fait que le port de Seattle réussit à attirer des navires de croisière, grâce à l'ouverture de nouvelles infrastructures, et à l'impact des événements mondiaux sur les voyages et le tourisme.

Dans l'Est du Canada, des navires de croisière de luxe partent régulièrement de New York pour remonter la côte Est, en faisant escale à Halifax, Charlottetown et dans d'autres ports de la côte Est avant d'entrer dans le Saint-Laurent pour le remonter jusqu'à Québec et Montréal. Il y a également des croisières de plus courte durée au départ de New York ou Boston pour Halifax, Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. De nombreux ports, dont Saint John, ont investi dans de nouvelles infrastructures pour accueillir des navires de croisière.

D'autres ports canadiens, dont Victoria, St. John's et Sydney, profitent également des escales des navires de croisière.

Le tableau 8-15 illustre le trafic international des navires de croisière dans les principaux ports du Canada en 2005 et 2006. Le tableau A8-12 de l'addenda contient une série chronologique plus complète.

TABLEAU 8-15 : TRAFIC INTERNATIONAL DES NAVIRES DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 2005 ET 2006

(passagers)

Year	*Vancouver*	*Montréal*	*Québec*	*Halifax*	*Saint John*
2005	910 172	35 359	66 000	188 678	90 200
2006 (prél.)	837 823	40 565	91 000	169 824	88 000

Source : Administrations portuaires canadiennes

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Au moment d'aller sous presse, les données sur le trafic de 2005 par région d'origine et de destination n'étaient pas disponibles auprès de Statistique Canada. C'est pourquoi plusieurs des tableaux de cette section n'ont pas pu être actualisés avec les données sur le trafic de 2005. Dans la mesure du possible, Transports Canada a estimé le trafic selon les données publiées sur les sites Web des diverses administrations portuaires canadiennes (APC).

Les données des APC sur le trafic intérieur et international au sujet de 19 ports ont également servi à estimer le trafic maritime des marchandises dans tous les ports canadiens en 2005. De plus, on a rapproché les données historiques sur le trafic transfrontalier et outre-mer et les données sur le commerce maritime international (selon la valeur) pour estimer les courants de trafic pour chaque secteur en 2005. Enfin, le trafic total manutentionné de même que les courants ont été rapprochés du PIB du Canada aux prix de base (dollars de 1997).

En 2005, le trafic maritime estimatif des marchandises s'est chiffré à 395 millions de tonnes[4], soit une hausse de 2,9 % par rapport à 2004. À hauteur de 69,5 millions de tonnes, les flux intérieurs estimatifs[5] ont représenté plus du cinquième de ce total, soit 0,9 % de plus qu'en 2004 (68,9 millions de tonnes). Les bâtiments battant pavillon canadien ont assuré environ 97,3 % (67,6 millions de tonnes) des flux intérieurs. En 2005, le trafic estimatif entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 127,4 millions de tonnes, en hausse de 3,3 %, tandis que le reste du trafic international (hauturier ou outre-mer)[6] a augmenté de 3,4 % pour s'établir à 198 millions de tonnes.

4 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné dans les ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptabilisés deux fois).

5 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien. Les flux ne tiennent compte du volume du trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements dans les ports, pour lesquels, dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptabilisés deux fois.

6 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

Le tableau 8-16 illustre les tendances du trafic maritime du Canada, par secteur, entre 2003 et 2005. Le tableau A8-13 de l'addenda illustre les mêmes tendances entre 1987 et 2005.

Le tableau 8-17 compare le trafic portuaire des APC (intérieur et international) en 2003 et en 2005 de même que le trafic estimatif assuré en 2005 par les 19 ports canadiens. Ces ports ont manutentionné 250 millions de tonnes de marchandises maritimes en 2005, soit plus de la moitié du total canadien. Le solde des marchandises canadiennes représente 215 millions de tonnes manutentionnées par un réseau portuaire régional tout aussi important qui se compose de plus de 200 ports situés de l'Atlantique au Pacifique et jusqu'à l'Arctique.

TABLEAU 8-16 : STATISTIQUES SUR LE TRAFIC MARITIME CANADIEN PAR SECTEUR, 2003 – 2005

(millions de tonnes)

	Flux			Total des flux	Total manutentionné
	Intérieurs	*Transfrontaliers*	*Outre-mer*		
2003	68,3	123,5	183,2	374,9	443,0
2004	68,9	123,3	191,3	383,4	452,3
2005 (est.)	69,5	127,4	197,8	394,7	464,2

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, catalogue nº 54-205 Sites Web des APC et estimations de Transports Canada sur le trafic de 2005.

TRAFIC MARITIME INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

ACTIVITÉS DE CABOTAGE EN 2006

En vertu de la *Loi sur le cabotage du Canada*, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada ont le droit de transporter des passagers et des marchandises et de se livrer à des activités de transport maritime commercial dans les eaux canadiennes. En outre, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada peuvent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles non biologiques sur le plateau continental du Canada. Toutefois, lorsque aucun navire canadien n'est disponible ou en mesure d'assurer un service donné, les navires immatriculés à l'étranger peuvent demander un permis de cabotage à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

En 2006, l'ASFC a reçu 95 demandes de permis de cabotage, soit légèrement moins que les 101 demandes reçues en 2005. Sur ce nombre, 60 concernaient le transport de marchandises, 23, une activité commerciale, et 12, le transport de passagers.

Dix-huit permis au total ont été délivrés à des navires canadiens non dédouanés. Le pavillon norvégien a été le pavillon étranger prédominant en ce qui a trait au cabotage dans les eaux canadiennes, avec 16 permis. Le pavillon des États-Unis s'est classé au deuxième rang avec 12 permis, et a été suivi des pavillons des îles Marshall et du Liberia, avec 6 permis chacun.

TABLEAU 8-17 : TRAFIC MARITIME INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL DU CANADA MANUTENTIONNÉ PAR LES APC ET D'AUTRES PORTS, 2004-2005

Port	*Millions de tonnes 2004*	*Port % 2004*	*Millions de tonnes 2005*	*Port % 2005*	*Différence (%) 2005 par rapport à 2004*
Vancouver	73,6	16,3	76,5	16,5	4,0
Saint John	26,3	5,8	27,5	5,9	4,8
Sept-Îles/Pointe-Noire	17,5	3,9	22,4	4,8	28,0
Montréal/Contrecoeur	23,6	5,2	24,3	5,2	3,0
Québec/Lévis	21,8	4,8	22,7	4,9	3,9
Halifax	13,8	3,1	13,7	2,9	(1,1)
Fraser River[1]	14,9	3,3	15,9	3,4	7,3
Hamilton	12,0	2,7	12,4	2,7	2,9
Thunder Bay	8,5	1,9	8,2	1,8	(4,1)
Bras nord du fleuve Fraser[1]	4,6	1,0	4,2	0,9	(7,8)
Windsor Ontario	5,3	1,2	5,5	1,2	3,8
Prince Rupert	4,4	1,0	4,4	0,9	0,4
Belledune	2,2	0,5	2,2	0,5	2,5
Nanaimo	2,0	0,4	1,9	0,4	(2,9)
Trois-Rivières	2,3	0,5	2,5	0,5	8,4
Toronto	1,9	0,4	2,4	0,5	26,8
St. John's	1,6	0,4	1,4	0,3	(12,1)
Chicoutimi (Port Saguenay)	0,4	0,1	0,3	0,1	(20,5)
Port Alberni	1,0	0,2	1,0	0,2	(1,6)
Total des CPA	**237,7**	**52,6**	**249,6**	**53,8**	**5,0**
Autres ports[2]	**214,6**	**47,4**	**214,6**	**46,2**	**0,0**
Total manutentionné à tous les ports[2]	**452,3**	**100,0**	**464,2**	**100,0**	**2,6**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.

1. En raison de la double comptabilisation du trafic intérieur des ports de Fraser et de North Fraser, on a utilisé les données de Statistique Canada relatives à 2004.
2. Trafic total estimatif en 2005 (464,2 millions) par Transports Canada, d'après le trafic enregistré aux APC en 2004 et les parts du marché historiques des APC.

Source : Sites Web des APC

À nouveau en 2006, le pourcentage d'activité le plus élevé a concerné les navires affectés à l'exploration et à la production pétrolières et gazières. En 2006, 55 demandes ont concerné des navires-citernes, 12, des navires et des plates-formes de forage, et 5, des navires sismologiques. La majeure partie de la demande au chapitre du trafic des navires-citernes vise les navires citernes navettes de grande capacité. Le tableau A8-14 de l'addenda montre la part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes.

TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

PART DU MARCHÉ DES NAVIRES CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE

Le trafic de ligne hors conférence continue d'augmenter en termes absolus et en pourcentage du trafic de ligne total. En 2004 (statistiques les plus récentes), le trafic hors conférence a atteint 28,1 millions de tonnes de marchandises, alors que le trafic conférence a chuté à 8,1 millions de tonnes. Cela signifie que les compagnies hors conférence ont assuré près de 80 % du trafic de ligne total. La part hors conférence du trafic de ligne devient encore plus importante lorsqu'on tient compte du trafic transbordé hors conférence en provenance et à destination des États-Unis[7].

L'augmentation du trafic hors conférence s'explique par une association de compagnies indépendantes qui assurent de nouveaux services à destination du Canada et de compagnies établies qui ont quitté les conférences.

Le tableau 8-18 compare les parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien en 2003 et en 2004. Le tableau A8-15 de l'addenda contient les mêmes données depuis 1995. Signalons que le trafic conférence comporte les marchandises transportées en vertu de contrats de service confidentiels qui ne sont pas assujettis aux tarifs des conférences.

TABLEAU 8-18 : PARTS CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 2003 – 2004

(Millions of tonnes)

	2003	*2004*
Conférence		
Exportations	3.4	2.5
Importations	6.4	5.6
Total	**9.8**	**8.1**
Hors conférence		
Exportations	14.9	18.1
Importations	7.3	10.0
Total	**22.2**	**28.1**

Source : Base de données internationales de Transports Canada; Statistique Canada

Pour ce qui est des types de marchandises, les exploitants des conférences se concentrent presque exclusivement depuis quelques années sur le trafic conteneurisé. L'année 2004 n'a pas fait exception à la règle, vu que 98 % (8 millions sur les 8,1 millions de tonnes) de marchandises ont été transportées dans des conteneurs. Les exploitants hors conférence transportent eux aussi un plus gros volume de marchandises dans des conteneurs (22,8 millions de tonnes en 2004), même si cela englobe également les marchandises diverses et le néo-vrac.

Si l'on ventile le trafic de ligne par région étrangère d'origine/destination, on constate les parts relatives des exploitants conférence et hors conférence sur différentes routes. Le tableau 8-19 compare le trafic de ligne conférence et hors conférence par région en 2004.

COMMERCE MARITIME

Selon les données internationales sur le commerce, la valeur des échanges maritimes internationaux du Canada en 2005 a augmenté de 10,4 % pour s'établir à 130 milliards $ (à l'exclusion des expéditions via des ports des États-Unis). Les exportations maritimes se sont chiffrées au total à 60,5 milliards $, contre 69,4 milliards $ pour les importations maritimes.

Le tableau 8-20 illustre la valeur des exportations et des importations maritimes par pays d'origine/destination en 2005.

TABLEAU 8-19 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION 2004

(millions de tonnes)

	Importations		*Exportations*		
Région	*Conférence*	*Hors conférence*	*Conférence*	*Hors conférence*	*Total*
Europe	2.9	4.2	2.3	3.8	13.2
Asie	2.7	4.4	–	12.0	19.1
Amérique centrale	–	0.2	0.0	0.8	1.0
Amérique du Sud	–	0.1	0.1	0.4	0.6
Reste de l'Amérique	–	0.4	–	0.5	0.9
Moyen-Orient	0.0	0.2	0.0	0.3	0.5
Océanie	0.0	0.1	0.1	0.2	0.4
Afrique	–	0.4	–	0.1	0.5
Total	**5.6**	**10.0**	**2.5**	**18.1**	**36.2**

Note : – signifie néant; Reste de l'Amérique = Amérique du Nord plus Groenland et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Source : Base de données internationales de Transports Canada; Statistique Canada

7 Il est important de noter que les données du tableau ne tiennent pas compte des envois américains transbordés qui transitent par des ports canadiens. Une part importante de ce trafic est acheminée par des navires de conférence, mais à des taux hors conférence. La route maritime sans doute la plus touchée est celle qui relie l'Europe au Canada. Le port de Montréal estime qu'environ 50 % de son trafic de ligne se fait en provenance ou à destination des États-Unis. Les ports de Halifax et de Vancouver manutentionnent aussi un volume croissant du trafic du midwest des États-Unis. Cela explique que la part du trafic des conférences soit surestimée.

TABLEAU 8-20 : TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS MARITIMES PAR PAYS (2005 CONTRE 2004)

(milliards de dollars)

Pays d'exportation	*Exportations*[1] *2004*	*2005*	*Variation en %*	*Pays d'importation*	*Importations 2004*	*2005*	*Variation en %*
États-Unis	13,6	17,3	27,2	Rép. pop. de Chine	10,7	12,8	19,6
Japon	7,4	7,8	5,0	Japon	5,5	5,6	1,1
Rép. pop. de Chine	5,9	6,1	3,1	Allemagne	4,5	4,9	10,6
Royaume-Uni	2,8	2,9	2,9	Norvège	3,9	4,7	19,4
Corée du Sud	1,8	2,3	23,8	Corée du Sud	3,4	2,9	(14,6)
Allemagne	1,7	2,1	22,6	Algérie	2,5	2,8	13,4
Pays-Bas	1,3	1,5	9,6	Royaume-Uni	2,9	2,8	(3,5)
Norvège	1,5	1,3	(8,0)	États-Unis	2,7	2,4	(9,7)
Italie	1,2	1,4	14,8	Italie	1,9	2,0	7,0
France	1,3	1,3	2,3	Arabie Saoudite	1,2	1,7	39,3
Belgique	1,2	1,1	(11,0)	France	1,7	1,6	(3,7)
Taïwan	1,0	1,1	3,1	Venezuela	0,9	1,2	30,0
Mexique	0,7	0,8	1,4	Irak	1,1	1,2	9,5
Hong Kong	0,8	0,7	(10,1)	Taïwan	1,1	1,2	5,4
Inde	0,6	0,8	27,8	Belgique	0,8	1,1	42,0
Espagne	0,8	0,7	(14,7)	Australie	1,1	1,1	(3,9)
Brésil	0,6	0,7	18,8	Chili	0,8	1,0	23,1
Australie	0,6	0,7	11,2	Brésil	0,9	1,0	13,3
Autres pays	**9,3**	**10,2**	**10,1**	**Autres pays**	**15,8**	**17,5**	**10,4**
Total général (exportations)	**54,1**	**60,5**	**11,8**	**Total général (Importations)**	**63,4**	**69,4**	**9,6**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.

1. Englobe les exportations intérieures et les réexportations.

Source : Statistique Canada, cat. nos 65-202 et 65-203, Totalisations spéciales

La valeur des exportations a augmenté de 11,8 %, principalement à destination des États-Unis, du Japon, de la Chine et du Royaume-Uni. Les produits pétroliers et le pétrole brut ont été les principaux produits exportés vers les États-Unis, tandis que les produits forestiers, les céréales et d'autres produits alimentaires ont été les principaux produits exportés au Japon et en Chine.

La valeur des importations a elle aussi augmenté, de 9,6 %, notamment grâce à une augmentation des importations en provenance de Chine, du Japon, d'Allemagne, de Norvège et de Corée du Sud. Les principaux produits importés de Chine ont été les textiles, les cuirs et les produits finis; les meubles, les appareils électroménagers; ainsi que les machines et les équipements électroniques.

Le tableau 8-21 illustre la valeur de la part maritime du commerce international du Canada en 2005.

Même si le trafic maritime du Canada avec les États-Unis s'est chiffré à 19,7 milliards $ en 2005, dont 17,3 milliards $ d'exportations, cela ne représente que 3,4 % de l'ensemble du commerce entre le Canada et les États-Unis. La majorité du trafic est assurée par les moyens de transport de surface, comme le camion et le train.

La part du commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États Unis) s'est chiffrée à 110,3 milliards $ en 2005. Les exportations ont représenté 43,3 milliards $ et les importations, 67 milliards $. Sur le plan de la valeur, le transport maritime a concentré 47 % de la totalité du commerce avec les pays d'outre-mer et a été le mode prédominant d'expédition des marchandises outre-mer.

L'Asie, l'Europe de l'Ouest et les États-Unis sont les principaux pays d'exportation/importation. Les principaux produits exportés vers l'étranger en 2005 (États Unis compris) ont été l'essence/mazout (9,7 milliards $), les produits forestiers (8 milliards $) et les autres denrées alimentaires (5,2 milliards $). Au nombre des importations : le pétrole brut (12,9 milliards $), les textiles, les cuirs et les produits finis (9,4 milliards $); les machines (6,2 milliards $), les automobiles (6 milliards $), l'essence/mazout (3,9 milliards $) et d'autres denrées alimentaires (3,2 milliards $). Pour d'autres informations sur la valeur et les volumes du commerce maritime avec les États-Unis et les pays d'outre-mer, voir les tableaux A8-16 et A8-17 de l'addenda. Pour les principaux produits exportés et importés selon la valeur, se reporter au tableau A8-18 de l'addenda.

TABLEAU 8-21 : VALEUR DE LA PART DU COMMERCE MARITIME DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL CANADIEN, 2005

(milliards de dollars canadiens)

	Transport maritime	*Tous les modes*	*Transport maritime (%)*
Commerce transfrontalier			
Exportations[1]	17,26	365,44	4,7
Importations	2,43	214,61	1,1
Total É.-U.	**19,69**	**580,04**	**3,4**
Autres pays			
Exportations[1]	43,28	70,22	61,6
Importations	67,01	164,30	40,8
Total	**110,29**	**234,52**	**47,0**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres car ils ont été arrondis.

1. Englobe les exportations intérieures et les réexportations.

Source : Statistique Canada, cat. nos 65-202 et 65-203, Totalisations spéciales

TRANSPORT AÉRIEN 9

En 2006, les prix du carburant ont été un sujet de préoccupation majeur. Canjet a mis fin à tous ses vols aériens réguliers, alors que Porter Airlines s'est mise à desservir la liaison hautement concurrentielle Toronto–Ottawa–Montréal. La concurrence s'est faite de plus en plus vive en dépit du fait que seuls deux transporteurs offraient un réseau de vols intérieurs à la fin de l'année.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2006

GOUVERNEMENT

Le gouvernement a pris un certain nombre d'initiatives en 2006, notamment de nouveaux projets de loi et des réformes d'ordre législatif; la négociation de plusieurs accords internationaux (bilatéraux) de transport aérien; une nouvelle politique sur le transport aérien international; la modernisation des infrastructures aéroportuaires et des mesures visant à assurer la sécurité et la sûreté des voyages en avion.

LÉGISLATION

Trois textes législatifs ont été présentés en 2006. Le projet de loi C 6 a été déposé en vue de modifier la Loi sur l'aéronautique afin de majorer les sanctions qui peuvent être infligées en vertu de cette loi, d'autoriser que certaines infractions à la réglementation soient déclarées confidentiellement à titre volontaire et d'autoriser l'Autorité chargée des enquêtes sur la navigabilité des Forces canadiennes à ouvrir des enquêtes sur la sécurité aérienne. Le projet de loi C 11 a été présenté en vue de modifier la *Loi sur les transports au Canada*, afin de permettre à l'Office des transports du Canada, à la recommandation du ministre des Transports, d'établir des règlements au besoin pour s'assurer que les prix annoncés des services aériens contiennent suffisamment de données pour permettre à un consommateur de déterminer facilement le prix d'un tarif aérien annoncé. Ce projet de loi devait également permettre d'intégrer la fonction des plaintes du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien dans les activités quotidiennes de l'Office. Un projet de loi sur les aéroports du Canada a été présenté comme projet de loi C 20, dont le but est d'offrir un cadre de responsabilisation aux plus grands aéroports du Canada et un régime de gouvernance moderne pour les administrations aéroportuaires. Le projet de loi C 47 a été présenté sur les conseils du Comité permanent des langues officielles afin de modifier la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* pour s'assurer que les obligations relatives aux langues officielles continuent de s'appliquer à Air Canada et à ses diverses filiales. On a également poursuivi les travaux sur le projet de loi C 4, la *Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)*, dont le but est de faciliter et de favoriser le financement international en utilisant la valeur des équipements aéronautiques comme garantie de paiement. Le projet de loi C 4, introduit en 2005, a reçu la sanction royale en 2006, même s'il n'était pas encore entré en vigueur à la fin de l'année.

POLITIQUE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Au mois de novembre, le gouvernement fédéral a annoncé la politique « Ciel bleu », qui préconise la négociation d'accords internationaux de transport aérien de type ciel ouvert, quand le tout est favorable au Canada. Avec des accords de type ciel ouvert, les restrictions quant à la tarification, la fréquence des envolées, les destinations desservies, le partage de code, les services vers des tiers pays et les services tout-cargo sont enlevées. La politique « Ciel bleu » reflète la nature évolutive du marché mondial du transport aérien et fait suite au succès remporté par le Canada dans ses négociations d'un accord de type ciel ouvert avec le Royaume-Uni au début de 2006. Le Canada a également négocié un certain nombre d'autres accords internationaux (bilatéraux) de transport aérien, notamment avec le Portugal, l'Algérie, la Croatie et la Serbie. À la fin de l'année, le Canada était partie prenante à 70 accords internationaux (bilatéraux) de transport aérien.

En 2006, en complément a la politique « Ciel bleu », le programme international de transbordement du fret aérien a été élargi à tous les aéroports canadiens sujet à l'application des exigences et des approbations. Avant le programme ne s'appliquait qu'aux petits aéroports et aux aéroports sous-utilisés. En 2006, l'aéroport international d'Edmonton a été accepté comme un aéroport de transbordement. En vertu de ce programme, du fret aérien peut être transporté au Canada pour être expédié vers un pays tiers. Des programmes de transbordement analogues ont été introduits au préalable à Mirabel (1982), Hamilton (1987), Windsor (1993), Gander (2000) et Winnipeg (2004).

Rentabilité des petits aéroports

En septembre 2004, le Conseil des ministres des transports a convenu que la rentabilité des petits aéroports était une responsabilité partagée. Un groupe de travail fédéral provincial territorial a été constitué afin de définir la mission des petits aéroports et de cerner les options d'actions futures. Le Groupe de travail sur les dossiers aériens a présenté son rapport final au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en septembre 2006, et ce rapport est aujourd'hui affiché sur le site Web du Conseil des ministres à www.comt.ca.

Ce rapport fait état des constatations du Groupe de travail au sujet des missions et des rôles des petits aéroports du Canada et reconnaît qu'il n'existe pas de solution qui convienne à tous. Le Groupe de travail précise que la rentabilité des petits aéroports dépend d'un certain nombre de facteurs, notamment de la distance qui les sépare d'autres aéroports et des options de transport. Les membres du Groupe de travail font observer en outre que les administrations locales sont les mieux placées pour financer un aéroport local s'il représente un actif et une priorité pour la collectivité.

Sécurité

Sur le plan de la sécurité, le Règlement de l'aviation canadien (RAC) a été modifié pour exiger des aéroports qu'ils évaluent les risques d'impacts d'oiseaux en fonction de leur situation respective. Par ailleurs, un accord de procédures de mise en œuvre de délivrance des licences entre le Canada et les États-Unis est entré en vigueur au mois de décembre. Cet accord autorise les pilotes titulaires de certains certificats ou licences de l'un et l'autre pays à obtenir une licence ou un certificat de l'autre pays, sous réserve qu'ils réunissent certaines conditions. Cet accord renforce également la sécurité par des normes régissant les compétences des pilotes. Il est le fruit d'une longue collaboration entre Transports Canada et la Federal Aviation Administration des États-Unis qui a évalué et comparé les normes et les procédures de délivrance des licences de pilote de chaque pays afin d'assurer la conformité avec les normes en vigueur dans chaque pays respectif.

Sûreté

Sur le plan de la sûreté, on a proposé d'apporter des changements au RAC pour appuyer la mise en place par Transports Canada et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien d'une nouvelle carte d'identité de zone réglementée de type biométrique, qui est délivrée aux employés qui sont amenés à travailler dans les zones à accès réglementé des aéroports du pays. On a également annoncé des précisions et un projet de règlement au sujet du programme d'évaluation des passagers aériens connu sous le nom de Programme de protection des passagers. En vertu de ce programme, des mesures seront prises pour empêcher les personnes qui font planer une menace immédiate sur la sûreté de l'aviation d'embarquer à bord d'un aéronef commercial et on établira une liste des personnes qui peuvent constituer une menace immédiate pour la sûreté de l'aviation, au cas où l'une d'entre elles chercherait à embarquer à bord d'un avion. Des mesures de sûreté ont également été mises en place qui limitent les liquides, les gels et les aérosols qu'un passager peut transporter dans ses bagages à main. Le gouvernement fédéral a également versé des fonds au Programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Industrie

En 2006, les transporteurs aériens du Canada ont pris des initiatives pour surmonter leurs difficultés au chapitre des coûts et des recettes. Le prix du carburant est l'une des difficultés auxquelles ils ont dû faire face. Les prix mondiaux du brut ont atteint la barre record de 78 $US au milieu de l'année et ont battu des records historiques, en dépit d'un repli à la fin de l'année. L'impact a été profond, car le carburant est devenu le principal élément des charges d'exploitation d'Air Canada, devant les charges salariales. Pour un transporteur comme Air Canada, chaque hausse de 1 $US du prix du brut a pour effet de réduire son bénéfice d'exploitation de 28 millions $US. Pour atténuer l'impact des hausses des prix du carburant, les transporteurs aériens ont cherché à se doter d'une stratégie de couverture pour négocier des contrats sur les prix futurs du carburant avec plus de certitude. L'appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine a contribué à atténuer l'impact des hausses

des prix du carburant, car le prix du carburant est fixé en dollars US. Les transporteurs ont dû également affronter d'autres difficultés, comme l'augmentation des redevances d'atterrissage aux aéroports, en particulier à l'aéroport le plus fréquenté du Canada, l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

En cette année où la maîtrise des coûts a été l'une des principales préoccupations, les transporteurs aériens du Canada ont eu du mal à générer des recettes suffisantes pour couvrir leurs coûts dans une conjoncture où les bas tarifs demeurent la norme. Depuis la disparition de Jetsgo, Air Canada, WestJet et l'association entre Harmony Airways et Canjet ont été les principaux transporteurs aériens exploitant des réseaux de services réguliers nationaux. Au mois de septembre, Canjet a cessé d'assurer des services aériens réguliers, décidant au contraire de concentrer ses activités sur les vols d'affrètement non réguliers. On a observé sur le marché des services aériens réguliers un certain rééquilibrage de la capacité des vols réguliers. Cela s'est soldé par une certaine stabilité des prix pour les exploitants de services réguliers continuant de desservir les marchés qui l'étaient auparavant par Canjet. Au mois d'octobre, Porter Airlines s'est mise à assurer des services aériens réguliers entre l'aéroport du centre-ville de Toronto et Ottawa, et elle a ajouté Montréal au mois de décembre. Sur ces deux marchés, Air Canada et WestJet doivent donc désormais compter avec ce nouveau concurrent.

Certains barèmes de tarifs novateurs ont été introduits en 2006, comme les options de préachat au volume et, dans le cas d'Air Canada, le dégroupage de tout son barème des tarifs, ce qui permet aux consommateurs de ses produits d'ajouter ou de soustraire des caractéristiques du tarif, comme la présélection du siège ou les bagages enregistrés autorisés, par exemple.

INFRASTRUCTURES

Au nombre des infrastructures canadiennes du transport aérien, il faut mentionner les aérodromes et le Système de navigation aérienne civil (SNA). Depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports en 1994, le gouvernement fédéral a réduit son rôle au chapitre de la gestion, de l'exploitation et de la propriété des aéroports. C'est ainsi que Transports Canada, qui était propriétaire et exploitant des installations, est devenu le propriétaire et l'organe de réglementation des aéroports canadiens. Le Ministère continue d'assurer la réglementation et la sécurité du SNA, même s'il en a cédé la propriété à NAV CANADA. Ces changements cherchent à promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'abordabilité, l'intégration des services, l'innovation et la commercialisation. Le processus de cession est en grande partie terminé et des mises à jour à ce sujet sont publiées tous les mois sur le site Web de Transports Canada, à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapportpna/menu.htm.

AÉROPORTS

On dénombre au Canada environ 1 700 aérodromes, qui sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage des aéronefs. Les aérodromes appartiennent à trois catégories : les hydroaérodromes, qui peuvent accueillir des avions à flotteurs, les héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères, et les aéroports terrestres, utilisés par les aéronefs à voilure fixe et rotative.

La majeure partie des activités aériennes commerciales du Canada se déroulent dans les aéroports terrestres certifiés. En raison de leur niveau d'activité ou de leur emplacement, ceux ci sont tenus de respecter les normes de Transports Canada sur la certification des aéroports.

Administrations aéroportuaires

La plupart des administrations aéroportuaires exploitent les aéroports du réseau national d'aéroports (RNA) appartenant au gouvernement fédéral en vertu de baux à long terme, à l'exception des trois aéroports du RNA des territoires, qui appartiennent aux gouvernements territoriaux et sont exploités par eux, et de l'aéroport international de Kelowna, qui est exploité par la ville de Kelowna. Les administrations aéroportuaires sont constituées en sociétés sans capital-actions et sans but lucratif, avec un conseil d'administration formé de représentants locaux et publiquement responsable.

Résultats financiers des administrations aéroportuaires

La plupart des administrations aéroportuaires ont affiché une solide croissance de leurs résultats d'exploitation en 2005. L'amélioration de ces résultats est attribuable à l'augmentation des recettes des passagers ou du fret aérien. Plusieurs plus petites administrations aéroportuaires ont vu leurs résultats d'exploitation légèrement reculer, car l'augmentation modérée ou nulle du nombre de passagers n'a pas suffi à contrebalancer les hausses des coûts. Les administrations aéroportuaires ont déclaré une augmentation constante de leurs coûts, en particulier dans les domaines des biens et des services et des frais d'intérêts. Les frais d'intérêts ont augmenté de 22 % en 2005, à mesure que les programmes d'immobilisations des administrations aéroportuaires poursuivent leur maturation.

Les dépenses d'investissement dans les aéroports du RNA se sont chiffrées à 1,2 milliard $ en 2005, Toronto, Montréal et Vancouver concentrant 81 % de ces dépenses. Toronto et Montréal approchent du terme de leurs actuels projets de réaménagement, mais Vancouver et Winnipeg se sont lancés dans des projets de longue haleine qui coûtent respectivement 1,4 milliard $ et 572 millions $. Les six plus petites administrations aéroportuaires ont investi en moyenne 1,4 million $ en 2005, dont la majeure partie est destinée à l'entretien des infrastructures actuelles ou au remplacement des équipements mobiles. La dette à long terme des administrations aéroportuaires du RNA se chiffrait à 9,5 milliards $ au 31 décembre 2005. Les administrations aéroportuaires continuent de s'adresser aux marchés financiers pour y solliciter des crédits afin de réaliser leurs plans d'investissement.

Les loyers payés par les administrations aéroportuaires à l'État ont augmenté de 248,6 millions $ en 2004 à 277,9 millions $ en 2005, tandis que les volumes de passagers augmentaient aux aéroports et que le programme de loyers différés prenait fin. Les statistiques sur les loyers dans les états financiers varient considérablement en raison des impératifs de la comptabilité d'exercice qui se rapportent aux reports et des rajustements du loyer de l'année précédente versés aux administrations.

Les résultats financiers des différentes administrations aéroportuaires pour l'année qui a pris fin le 31 décembre 2005 sont illustrés au tableau A9-1.

Frais d'améliorations aéroportuaires

La majorité des administrations aéroportuaires perçoivent des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) pour les aider à financer leurs dépenses d'immobilisations. Les recettes découlant des FAA ont augmenté de 87,7 millions $ pour atteindre 504 millions $ en 2005, ce qui représente près de 24 % des recettes totales des aéroports du RNA. La majorité des FAA s'élèvent à 15 $ par passager embarqué. La Greater Toronto Airports Authority facture également des FAA aux passagers en correspondance. La plupart de ces frais sont perçus par l'intermédiaire des billets des compagnies aériennes, seule l'administration aéroportuaire du Grand Moncton percevant ces frais directement à l'aéroport.

On trouvera une liste des FAA actuellement perçus par les aéroports du RNA au tableau A9-4 de l'addenda.

Aide aux immobilisations aéroportuaires et investissements dans les aéroports

Pour aider les aéroports hors RNA à financer leurs projets d'immobilisations qui ont trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation, Transports Canada offre le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Pour être admissibles à ce programme, les aéroports doivent accueillir au minimum 1 000 passagers par an, respecter les exigences de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement fédéral. En 2006, le programme a annoncé le financement de 41 nouveaux projets au coût estimatif de 27 millions $. Le tableau A9-2 de l'addenda illustre, par province, la répartition des fonds accordés depuis la création du programme en avril 1995. Le tableau A9-3 de l'addenda donne la liste des projets du PAIA approuvés en 2006.

Comme exemple d'un projet financé par le PAIA, mentionnons l'agrandissement de l'aire de stationnement à l'aéroport de Fort McMurray, pour lequel le nouveau gouvernement du Canada a versé 2 005 130.$. Dans le cadre de ce projet, on a agrandi l'aire de stationnement, construit un accotement en asphalte, exécuté les travaux de drainage et d'électricité connexes et remplacé la signalisation de l'aérodrome. Cela illustre la façon dont le nouveau gouvernement du Canada affecte les ressources infrastructurelles là où elles sont le plus nécessaires, sans compter que ces améliorations contribuent à la sécurité et à la fiabilité d'un aéroport situé dans l'une des régions économiques les plus importantes du Canada.

En dehors des projets financés par le PAIA, on a entrepris des travaux sur trois pistes d'atterrissage à Hopedale, Black Tickle et Postville (Labrador) pour les rendre conformes aux normes de sécurité. Ces pistes d'atterrissage permettent d'assurer la desserte névralgique tout au long de l'année de ces collectivités côtières, et les travaux ont été entièrement financés au coût de 1,2 millions $ en vertu du Programme des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador du gouvernement fédéral. Ces pistes d'atterrissage appartiennent à la province de Terre Neuve et Labrador, qui en assure l'exploitation.

Le nouveau gouvernement du Canada a également financé la construction d'un nouveau hangar à l'aéroport international de Moncton pour faciliter le soutien opérationnel et l'entretien de sa flotte d'aéronefs qui assurent des services essentiels de surveillance de la sécurité, de police et de surveillance aérienne. Le nouveau hangar procure ainsi à l'aéroport et à la collectivité qu'il dessert des infrastructures complémentaires qui favorisent le développement du secteur aérospatial et qui contribuent à retenir des effectifs hautement qualifiés.

Système de navigation aérienne (SNA)

NAV CANADA fournit des services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, émet des bulletins météorologiques, fournit des services consultatifs d'aéroport et offre des aides électroniques à la navigation aérienne. NAV CANADA a le droit de fixer et de percevoir les frais de services auprès des propriétaires et des exploitants d'aéronefs. La majeure partie des frais s'appliquent aux transporteurs aériens commerciaux. Pour plus de précisions sur NAV CANADA, visiter son site Web à l'adresse www.navcanada.ca.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Services aériens réguliers nationaux

Au début de 2006, on dénombrait trois réseaux de services aériens réguliers nationaux. Le plus important était exploité par Air Canada et sa filiale, Jazz[1]. Avec une flotte de 201 avions à réaction gros-porteurs, Air Canada desservait 12 destinations canadiennes, 33 destinations aux États-Unis et 59 autres à l'étranger. Jazz, avec son parc de 135 aéronefs de plus petites dimensions, desservait 69 destinations qu'Air Canada ne peut pas desservir de manière rentable ou durable avec ses aéronefs beaucoup plus grands. De fait, les activités de Jazz ont complété et élargi la connectivité du réseau d'Air Canada. Air Canada a conclu un accord d'achat de capacité avec Jazz en vertu duquel la compagnie s'engage à affréter la totalité de la capacité de Jazz jusqu'à la fin de 2015.

WestJet a exploité le deuxième plus important réseau de services aériens avec sa flotte de 63 Boeing 737, desservant 23 villes canadiennes, 11 villes américaines et Nassau, aux Bahamas.

Le troisième réseau était un accord intercompagnies entre Canjet, ayant son siège à Halifax, et Harmony Airways, ayant son siège à Vancouver, dont les points de service se recoupaient à Toronto, la première compagnie desservant les points situés à l'Est et la deuxième, les points situés à l'Ouest. Cet accord a pris fin en septembre lorsque Canjet a cessé tous ses services aériens réguliers. À cette date, Canjet possédait une flotte de 10 Boeing 737, alors que Harmony exploitait 4 Boeing 757-200 d'une capacité de 171 sièges.

Services aériens saisonniers

Bon nombre de transporteurs aériens qui exploitent de gros avions à réaction assurent des services d'affrètement pour le compte de voyagistes entre le Canada et l'Europe, les États-Unis, les Antilles et d'autres destinations soleil et de loisir. Air Transat et Skyservice Airlines se spécialisent dans les services aériens vers des destinations loisir et saisonnières comme la Floride, Hawaii, le Mexique et les Antilles l'hiver, et desservent essentiellement l'Europe durant l'été. WestJet fournit un marché élargi à Air Transat, en renforçant la capacité au départ des aéroports canadiens de taille moyenne vers les destinations du Sud aux termes d'un accord exclusif qui doit expirer en octobre 2010. Air Transat transporte environ 2,4 millions de passagers par an avec une flotte de 15 Airbus. Skyservice Airlines dessert des destinations analogues avec une flotte de 26 Airbus et Boeing. Trois autres compagnies desservent également le marché international des vols d'affrètement : Harmony Airways et Zoom Airlines, chacune avec 4 Boeing, et Sunwing Airlines, avec 3 Boeing 737-800 d'une capacité de 189 sièges.

Bien que Canjet ait cessé d'assurer des services aériens réguliers, elle a restructuré ses activités et s'est mise à offrir des services aériens d'affrètement vers des destinations soleil à Cuba, au Mexique, en République dominicaine, aux Bahamas et en Jamaïque au départ de diverses villes canadiennes pour la saison d'automne-hiver 2006-2007.

Air Canada et WestJet ont également offert des services aériens d'affrètement pour leurs propres filiales, à savoir Touram LP, qui assure des vols sous la raison sociale de Vacances Air Canada, et WestJet Vacations.

Par ailleurs, de nombreux petits transporteurs aériens qui exploitent des aéronefs à voilure fixe ou rotative (comme des hélicoptères) assurent des services aériens saisonniers vers des pourvoiries et des camps de chasse ou de pêche ou au service de l'industrie minière, forestière et d'autres industries à base de ressources.

Transporteurs aériens étrangers

Vingt villes canadiennes sont desservies par 25 compagnies aériennes américaines, alors que 43 compagnies aériennes étrangères assurent des vols entre le Canada et 57 destinations internationales dans 39 pays. Pour une liste des compagnies aériennes étrangères qui desservent le Canada régulièrement, consulter le tableau A9-5 de l'addenda.

1 ACE Aviation Holdings Inc. (ACE) est la société de portefeuille mère d'un certain nombre de compagnies et de partenariats, en particulier : Air Canada, Aeroplan Limited Partnership (Aeroplan), Jazz Air LP (Jazz) et ACTS Limited Partnership (ACTS). Air Canada proprement dite se compose des principales compagnies et partenariats, à savoir : Air Canada, Air Canada Ground Handling Services Limited Partnership (ACGHS), Touram Limited Partnership (Vacances Air Canada) et AC Cargo Limited Partnership (Air Canada Cargo). À la fin de 2006, ACE détenait une participation financière de 75 % dans Air Canada, à l'issue d'un premier appel public à l'épargne lancé le 4 novembre 2006; une participation financière directe de 50,3 % dans Aeroplan; une participation financière de 79,7 % dans Jazz; et une participation financière de 100 % dans ACTS. Plus tôt dans l'année, le 2 février 2006, ACE a lancé un premier appel public à l'épargne de Jazz Air Income Fund (Jazz Fund).

Compagnies aériennes du Grand Nord

Un certain nombre de compagnies ont assuré des liaisons par avion à réaction vers le Grand Nord du Canada, parmi lesquelles Air North, Air NorTerra (sous la raison sociale de Canadian North) et First Air. D'autres comme Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi et North-Wright Airways ont également desservi des collectivités éloignées de l'Arctique. La plupart des compagnies aériennes qui exploitent des vols dans le Grand Nord du Canada assurent également des vols « Medevac » et d'autres services des transport en vertu de contrats signés avec les gouvernements fédéral et territoriaux.

Au total, quelque 45 compagnies aériennes ont desservi des collectivités éloignées dans des marchés spécialisés. On trouvera une liste de ces compagnies et de leurs principaux secteurs d'exploitation au tableau A9-6 de l'addenda.

Compagnies aériennes régionales et locales

De nombreuses compagnies aériennes desservent des marchés régionaux spécialisés dans tout le Canada (comme Pacific Coastal, Bearskin et Air Creebec).

L'une de ces compagnies, QuikAir, a cessé ses activités au mois d'octobre. À son paroxysme, QuikAir exploitait plus de 20 vols chaque jour de la semaine entre Calgary et l'aéroport du centre-ville d'Edmonton. Au mois de janvier, cependant, l'Administration des aéroports d'Edmonton a fermé l'accès de l'aéroport du centre-ville d'Edmonton aux aéronefs ayant plus de 10 sièges passagers. QuikAir, dont la principale desserte aérienne était Calgary, a déménagé à l'aéroport international d'Edmonton, ce qui en a fait un concurrent direct de WestJet et d'Air Canada. À l'instar de QuikAir, Integra Air a elle aussi déménagé à l'aéroport international d'Edmonton; contrairement à QuikAir, cependant, elle n'a pas dû faire face à la moindre concurrence car la compagnie desservait principalement la liaison Edmonton Lethbridge, pour laquelle la durée de trajet en automobile est nettement supérieure et où il n'y a pas de concurrence directe de la part d'autres compagnies aériennes. D'autres, notamment Peace Air, ont été autorisées à poursuivre leurs vols au départ de l'aéroport du centre-ville d'Edmonton car elles exploitent des aéronefs qui comptent au plus 10 sièges passagers.

À l'instar de QuikAir, d'autres compagnies aériennes offrant des services aériens régionaux se sont heurtées à des difficultés de concurrence. Depuis deux ans, Quebecair Express (Québec), Air Sask (Saskatchewan) et Northern Hawk Aviation (Colombie-Britannique) ont toutes cessé leurs activités. En 2006, Hawkair (Colombie-Britannique) s'est lancée dans une restructuration financière et a exploité un réseau nettement réduit.

Compagnies tout-cargo

Un certain nombre de compagnies tout-cargo exploitent des vols en avion à réaction pour le compte de la Société canadienne des postes, de compagnies de messageries, de transitaires, de groupeurs et d'expéditeurs, parmi lesquels Cargojet Canada de Mississauga, Kelowna Flightcraft de Colombie-Britannique et Morningstar Air Express d'Edmonton. De plus, le transport de fret aérien est assuré par les vols aériens réguliers de passagers de nombreuses compagnies aériennes canadiennes.

Aviation d'affaires et services aériens spécialisés

La copropriété est réglementée au Canada comme un service aérien commercial. En raison de la hausse des coûts d'investissement et d'exploitation des avions conventionnels, la copropriété est une option attrayante, surtout pour les entreprises.

Parmi les services aériens spécialisés, il y a des services aussi divers que la formation au pilotage, le parachutisme, les vols en planeur, la lutte aérienne contre les feux de forêt et les incendies, les inspections aériennes et les travaux de construction, la photographie et les levés aériens, la publicité, les sondes météorologiques, la pulvérisation agricole, l'héliportage de billots et l'exploitation forestière par hélicoptère, de même que les services d'aéroglisseur.

L'aviation d'affaires comme les services aériens spécialisés exigent d'être titulaires de licences. Le tableau A9-7 de l'addenda montre qu'à la fin de 2006, 2 311 licences avaient été délivrées par l'Office des transports du Canada à des transporteurs aériens qui fournissent des services définis par ces autorisations. Les tableaux A9-8 et A9-9 de l'addenda résument respectivement le nombre de licences du personnel délivrées et la ventilation de ces licences par province.

Aviation de loisir

L'aviation de loisir, sous toutes ses formes, a concentré près des deux tiers des pilotes et les trois quarts de tous les aéronefs immatriculés au Canada. C'est également le segment le plus important des activités d'aviation civile au Canada. La plupart des avions de loisir sont des avions de type standard, même si ce segment englobe les

avions à moteur à voilure fixe et rotative, de même que les ultralégers, les planeurs et les ballons, pour ne nommer qu'eux. Pour d'autres précisions sur les types d'aéronefs exploités, voir le tableau A9-10 de l'addenda.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

En 2005, le total des recettes passagers a augmenté de 11 %. Près de la moitié de cette hausse est attribuable à l'augmentation des prix, le reste l'étant à une augmentation de la production. Cette deuxième année d'affilée de forte croissance de la production a aidé l'industrie à se rétablir des effets dévastateurs sur la demande des attentats du 11 septembre, de l'épidémie de SRAS et de la guerre en Irak, et à engranger des recettes passagers supérieures à celles de 2001. Toutefois, le total des recettes est resté inférieur au niveau de 2000. Dans l'ensemble, les prix et la production ont légèrement reculé au cours de la période 2000-2005 (respectivement de 0,4 % et de 0,7 %).

Une baisse importante des prix du fret (15 %) a été neutralisée dans une certaine mesure par une augmentation de la production (9,4 %). Les données sur le fret n'offrent généralement pas la même qualité que les données sur les passagers, ce qui explique la volatilité des indicateurs d'une année à l'autre.

En 2005, la productivité totale des facteurs dans l'industrie du transport aérien a augmenté dans l'ensemble de 7,9 %. Malgré une très forte hausse de la productivité de la main-d'œuvre en particulier, la scission de la division d'entretien d'Air Canada (et la baisse du nombre d'employés directs qui en est découlée) en a été la principale cause. De ce fait, une part importante de ce gain a été neutralisée par une baisse de la productivité d'autres services, attribuable à la forte augmentation des services d'entretien dans cette catégorie. Les coûts unitaires ont reculé de 6 % en 2005. Les baisses des coûts de main-d'œuvre et de capital ont contribué à cette baisse, de même que l'augmentation des coefficients de chargement. Néanmoins, les coûts unitaires du carburant ont continué d'augmenter en 2005, neutralisant une partie du repli dans ces catégories. Les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur l'industrie du transport aérien.

TRANSPORT DU FRET

Il n'y a pas de limites quant aux trajets, à la capacité ou aux tarifications sur le marché du fret aérien intérieur. Toutefois, les services aériens transfrontaliers et internationaux de transport de fret sont régis par les accords bilatéraux de transport aérien, d'autres accords internationaux et par les politiques nationales.

Un certain nombre de compagnies aériennes canadiennes offrent des vols tout-cargo spécialisés avec une flotte confondue de 30 aéronefs, notamment Cargojet Canada de Mississauga, Kelowna Flightcraft de Colombie-Britannique et Morningstar Air Express d'Edmonton. En outre, Air Canada offre des services de fret aérien dans le cadre de ses vols réguliers de transport de passagers. Les recettes générées par le fret aérien ont représenté 6 % des recettes d'Air Canada au cours des trois premiers trimestres de 2006. Dans le Grand Nord, Canadian North et First Air offrent également des services de fret aérien, aux côtés de nombreux autres petits exploitants.

Le tableau A9-11 de l'addenda illustre le volume de marchandises acheminées par les transporteurs canadiens entre 1993 et 2005. Dans l'ensemble, le nombre de tonnes transportées en 2005 a reculé de 0,7 % par rapport à 2004. Les recettes d'exploitation générées par les marchandises transportées à bord des avions des transporteurs canadiens sont illustrées au tableau A9-12 de l'addenda. Entre 2003 et 2004, les recettes intérieures ont progressé de 3,1 %, alors que les recettes internationales et transfrontalières (confondues) ont augmenté de 5,1 %.

Le tableau A9-13 de l'addenda compare la valeur des marchandises expédiées par avion à celle des autres modes de transport. La valeur du commerce aérien entre le Canada et les États-Unis a diminué à 30,5 milliards $ en 2006, soit une baisse de 5,5 % par rapport à 2005. Cette baisse a été plus marquée dans le secteur des exportations que dans celui des importations. La part du total des échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis a été de 5,3 % en 2006.

Comme l'indique le tableau A9-13 de l'addenda, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis ont augmenté de 11,8 % entre 2005 et 2006. Cela s'explique par l'essor des exportations et des importations qui ont progressé respectivement de 5,2 % et 9,6 %. La part du transport aérien dans la valeur totale des échanges avec d'autres pays a été de 23,2 % en 2006.

Les États-Unis, les pays d'Europe de l'Ouest et les pays d'Asie ont été les principaux marchés vers lesquels le Canada a expédié des produits par avion. Les articles de grande valeur, comme les machines et les équipements électriques, les aéronefs et les matériels de transport ainsi que d'autres biens manufacturés, représentent la majorité des biens expédiés par avion. Pour une ventilation régionale des importations et des exportations, consulter le tableau A9-14 de l'addenda. Le tableau A9-15 illustre la valeur des importations et des exportations expédiées par avion et par pays pour les 25 pays les plus importants. Le tableau A9-16 ventile les groupes de produits selon les biens expédiés par avion.

TRANSPORT DES PASSAGERS

TRAFIC

Le trafic passagers en 2006 a atteint des niveaux records avec plus de 68 millions de passagers, soit une hausse de 5 % par rapport à 2005. Comme l'illustre le tableau 9-1, les segments des vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux ont enregistré des hausses respectives de 7 %, 4 % et 5 %.

Pour un résumé du trafic en 2005 aux 26 aéroports du RNA, par secteur et par région, voir le tableau A9-17 de l'addenda.

SERVICES AÉRIENS INTÉRIEURS

En 2006, Air Canada a pris livraison de 16 Embraer flambant neufs (E175 de 73 sièges et E190 de 93 sièges), ce qui porte à 33 le nombre de ces aéronefs dans sa flotte. Aussi en 2006, WestJet s'est débarrassée du dernier de ses Boeing 737-200 et a pris livraison de 2 Boeing 737-700 d'une capacité de 136 sièges et de 10 Boeing 737-600 d'une capacité de 119 sièges, ce qui porte à 63 le nombre total de Boeing 737 de cette compagnie. Les deux compagnies ont mis à profit ces nouvelles acquisitions pour rééquilibrer et renforcer la capacité de leurs services aériens réguliers.

L'augmentation de la demande de voyages en avion a été particulièrement marquée en Alberta, dont l'économie connaît une véritable explosion, et tous les transporteurs aériens desservant cette province ont réagi à cette hausse. Au mois d'avril, Air Canada a inauguré un vol sans escale le samedi entre Fort McMurray et Toronto, avec poursuite du vol jusqu'à St. John's, et, au mois de juin, cette liaison est devenue quotidienne. Durant l'été, Air Canada, par sa filiale Jazz, a inauguré plusieurs liaisons quotidiennes sans escale dans l'ouest canadien ainsi que vers Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest, une importante porte d'accès au Grand Nord du Canada. WestJet a introduit de nouveaux services quotidiens entre Calgary et Fort McMurray et entre Toronto et St. John's, et durant la saison estivale de nouveaux services entre Edmonton et Halifax, et Vancouver et Hamilton.

À cause d'un contentieux avec l'Administration portuaire de Toronto sur l'exploitation de l'aéroport du centre-ville de Toronto, Jazz a cessé de desservir cet aéroport au mois de février, ce qui a laissé cet aéroport sans le moindre vol aérien régulier jusqu'à l'inauguration des vols de Porter Airlines au mois d'octobre.

TABLEAU 9-1 : TRAFIC DES PASSAGERS AÉRIENS, 2001-2006

(milliers de passagers)

	Vols intérieurs	*Vols transfrontaliers*	*Vols internationaux*	*Total*
Passagers aériens				
2001	24 994	18 568	13 196	56 758
2002	23 862	17 575	12 930	54 367
2003	25 234	16 585	12 661	54 753
2004	27 372	18 507	14 548	60 427
2005	29 111	19 872	15 824	64 242
2006	31 058	20 643	16 541	68 242
Variation annuelle (%)				
2002-2001	(4,5)	(5,3)	(2,0)	(4,2)
2003-2002	5,7	(4,1)	(2,1)	0,7
2004-2003	8,5	11,6	14,9	10,9
2005-2004	6,4	7,4	8,8	7,3
2006-2005	6,7	3,9	4,5	5,3

Notes : Données estimatives pour 2004 et 2005.
Le trafic passagers est fondé sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais les résultats du segment des vols intérieurs ont été divisés par deux pour éviter la double comptabilisation des passagers.

Source : Statistique Canada

Devant la décision de Canjet de cesser tout service aérien régulier, Sunwing a décidé d'accroître sa présence dans le Canada atlantique, en offrant des liaisons aériennes entre Toronto et St. John's, Halifax, Gander, Stephenville, Charlottetown et Sydney, en plus de desservir London et Vancouver avec sa flotte de trois Boeing 737-800 d'une capacité de 189 sièges.

Le tableau A9-18 de l'addenda fournit la liste des services intérieurs nouveaux et abandonnés.

VOLS TRANSFRONTALIERS CANADA–ÉTATS-UNIS

L'aéroport international de Halifax permet d'accomplir les formalités douanières américaines depuis octobre 2006. En plus de Halifax, ces mêmes formalités de prédédouanement sont en place aux aéroports de Calgary, Edmonton, Montréal, Ottawa, Toronto, Vancouver et Winnipeg. En vertu de ce programme, les agents des douanes américains sont autorisés à inspecter les voyageurs et leurs effets en partance pour les États-Unis, ce qui leur permet d'accomplir les formalités douanières, d'immigration, de santé publique, d'inspection des aliments et de santé des végétaux et des animaux avant le départ de leur vol pour les États Unis. Grâce à ce programme, les voyageurs sont considérés comme des passagers intérieurs à leur arrivée aux États-Unis. À leur arrivée, ils bénéficient de correspondances plus faciles vers d'autres villes américaines, de même que d'un accès direct aux aéroports américains qui n'ont pas d'installations douanières et d'immigration.

Grâce à l'étoffement de sa flotte d'aéronefs, WestJet a réaménagé son horaire d'automne-hiver 2006-2007 en inaugurant de nouveaux vols transfrontaliers sans escale et en ajoutant des vols quotidiens entre le Canada et des destinations américaines, parmi lesquelles West Palm

Beach, Phoenix, Palm Springs, Orlando, Tampa, Las Vegas, Fort Lauderdale et Fort Myers. Ces destinations font suite à l'inauguration par WestJet de sa desserte régulière d'Hawaii à l'automne 2006, avec un vol quotidien à destination de Maui et de Honolulu au départ de Vancouver.

Air Canada a inauguré de nouvelles liaisons entre Calgary et New York. Par le biais de sa filiale Jazz, la compagnie a inauguré une liaison quotidienne sans escale au moyen d'avions à réaction Bombardier CRJ 705 entre Los Angeles et Edmonton, ce qui marque le rétablissement d'une liaison sans escale assurée tout au long de l'année sur ce marché pour Air Canada.

Au mois de mai, Frontier Airlines, un transporteur à faibles coûts qui a son siège à Denver, a inauguré une liaison entre Calgary et Denver avec un Bombardier CRJ 700 de 70 sièges et, en décembre, elle a annoncé son intention d'inaugurer un vol entre Vancouver et Denver en mai 2007 avec un Airbus A319 pouvant accueillir 132 passagers.

Pour d'autres précisions sur les services transfrontaliers nouveaux et abandonnés, consulter le tableau A9-19 de l'addenda.

AUTRES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Un certain nombre de compagnies aériennes canadiennes se prévalent d'une modification annoncée au mois de mai 2006 à la politique du Canada sur le transport aérien international, qui les autorise à demander au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités le droit d'exploiter des vols aériens internationaux réguliers, comme suit :

- Avril 2006 : Skyservice a été choisie pour exploiter des vols aériens réguliers entre le Canada et l'Italie. Skyservice s'est montrée intéresser à exploiter des vols réguliers vers Rome et Venise.
- Juillet 2006 : Skyservice, qui est titulaire d'une licence internationale non régulière lui permettant d'exploiter des vols d'affrètement, a été sélectionnée pour exploiter des services aériens réguliers entre le Canada et le Portugal. Skyservice a fait part de son intention d'assurer des vols aériens réguliers vers Lisbonne et Faro.
- Août 2006 : WestJet a été choisie pour exploiter des vols aériens réguliers entre le Canada et les îles antillaises d'Aruba, d'Antigua et Barbuda, les Bahamas, les Bermudes, les îles Caïmans, la République dominicaine, la Guadeloupe, la Jamaïque, la Martinique et les îles Turks et Caicos. WestJet a inauguré depuis des vols aériens réguliers vers Nassau, aux Bahamas.
- Septembre 2006 : Harmony Airways a été choisie pour exploiter des vols aériens réguliers entre le Canada et l'Australie et entre le Canada et Fiji. Compagnie ayant son siège à Vancouver, Harmony Airways a déclaré qu'elle avait l'intention d'inaugurer des vols passagers en exploitant un vol avec partage de codes à destination de l'Australie avec Hawaiian Airlines et de Fiji avec Air Pacific. Le partage de codes est une technique de marketing et de vente qui permet à une compagnie aérienne de vendre des sièges en son nom sur les vols d'une autre compagnie qui partage avec elle un code d'indicatif commun.
- Septembre 2006 : Air Canada a été sélectionnée pour exploiter des vols aériens réguliers entre le Canada et l'Algérie en vertu d'accords de partage de codes. La désignation d'Air Canada fait suite au premier accord international (bilatéral) de transport aérien conclu entre le Canada et l'Algérie, ce qui ouvre la voie à l'inauguration du premier vol aérien régulier entre le Canada et l'Algérie assuré par un transporteur canadien. Air Canada a annoncé qu'elle avait l'intention pour commencer d'exploiter un service avec partage de codes à destination de l'Algérie avec Lufthansa.
- Septembre 2006 : Sunwing a été sélectionnée pour exploiter des vols aériens réguliers entre le Canada et la République dominicaine. Sunwing Airlines a fait savoir qu'elle avait l'intention de convertir ses services d'affrètement existants en services réguliers et d'inaugurer une liaison en mars 2007 entre Saint John et Punta Cana et entre Moncton et Puerto Plata, deux destinations situées en République dominicaine. Par ailleurs, Sunwing a annoncé son intention d'exploiter un vol entre Fredericton et Holguin, à Cuba.
- Novembre 2006 : Air Transat a été sélectionnée pour exploiter des vols aériens réguliers entre le Canada et l'Autriche. Air Transat a annoncé son intention d'inaugurer un vol en mai 2007, pour commencer à titre saisonnier, avant de le transformer en vol aérien tout au long de l'année si la demande du marché le justifie.

Au mois de juin, Air Canada a multiplié ses vols vers l'Asie avec un vol sans escale trois fois par semaine entre Toronto et Shanghai. Ce vol est l'unique vol sans escale reliant l'Est de l'Amérique du Nord à Shanghai et le plus rapide, puisqu'il permet aux voyageurs d'économiser trois heures dans chaque sens par rapport à un vol au départ de Vancouver.

Après une absence de 25 ans, British Airways a inauguré des vols sans escale cinq jours par semaine au mois de décembre entre Calgary et l'aéroport Heathrow de Londres au moyen de Boeing 777 long-courriers.

Pour la troisième année d'affilée, Zoom a offert des vols à faibles coûts au-dessus de l'Atlantique entre six aéroports européens et sept villes canadiennes.

Consulter le tableau A9-20 de l'addenda pour une liste des vols internationaux réguliers nouveaux et abandonnés.

CONCURRENCE[2]

Le nombre de réseaux de vols réguliers nationaux a reculé de trois à deux lorsqu'en septembre 2006, Canjet a restructuré ses activités et a cessé d'offrir des vols réguliers, mettant un terme au réseau qu'il offrait avec son partenaire, Harmony Airways. D'autres compagnies aériennes, parmi lesquelles Air Canada, WestJet et Sunwing, ont offert une capacité supplémentaire pour combler une partie de l'absence des vols réguliers dans le Canada atlantique depuis le départ de Canjet. Mais, à l'échelle nationale, Air Canada et WestJet demeuraient les deux titulaires restants à la fin de l'année.

On a constaté que la multiplication des vols intérieurs et internationaux concurrentiels avait pour but de répondre à la demande croissante de voyages en avion résultant de l'essor de l'économie de l'Alberta. En outre, plusieurs compagnies aériennes ont été autorisées à exploiter des vols réguliers internationaux au départ du Canada. La plupart ont fait part de leur intention ou se sont prévalus de ces nouveaux droits après une modification en mai 2006 de la politique du Canada sur le transport aérien international. Ces désignations sont sans doute un signe avant-coureur d'un renforcement de la concurrence des vols aériens internationaux en 2007 et au-delà.

Air Canada et sa filiale Jazz ont assuré près de 61 % des vols intérieurs réguliers de l'industrie canadienne du transport aérien, Jazz assurant près de 96 % des vols aériens régionaux d'Air Canada. Au Canada, Air Canada et Jazz ont assuré plus de 1 066 vols sans escale par jour sur 130 axes à destination et en provenance de 60 aéroports canadiens au paroxysme de la saison d'été.

Air Canada a assuré près de 42 % des vols transfrontaliers réguliers. Entre le Canada et les États-Unis, Air Canada et Jazz ont assuré plus de 416 vols sans escale par jour sur 76 axes à destination et en provenance de 7 aéroports canadiens et les 48 États du continent américain au sommet de la saison d'été.

Air Canada a assuré environ 46 % des vols internationaux réguliers entre le Canada et l'Europe et le Canada et l'Asie.

WestJet a assuré près de 29 % du nombre des vols intérieurs réguliers de l'industrie canadienne du transport aérien.

Au Canada, WestJet exploite durant toute l'année des services à destination et en provenance de 22 points intérieurs.

WestJet dessert le marché Canada - États-Unis depuis l'automne 2003 et en 2006 elle détenait 4 % de la capacité offerte, desservant neuf points transfrontaliers en plus d'Honolulu et Maui. Ses services visent de plus en plus les destinations touristiques du Sud, tout spécialement durant la saison hivernale.

Pour d'autres précisions, consulter les tableaux A9-21 et A9-22 de l'addenda, et le tableau A9-23 pour les résultats résumés des 25 principaux marchés intérieurs.

2 D'après les données de l'Official Airline Guide (« OAG »).

Cat. No. T1-10/2006F
ISBN 978-0-662-09217-9

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2006 »